

Нагорода таки знайшла “мисливця за караванами”

6 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

№ 41 (652) 8 – 12 жовтня 2012 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

СКЛАДОВА БОЄГОТОВНОСТІ

“Краще один раз побачити...”



2, 4 стор.



Учасники про “Перспективу”

7, 15 стор.

Дмитро Саламатін:
“Україна зацікавлена брати участь в операції Міжнародних сил сприяння безпеці в Афганістані”

3 стор.

Модернізований Ан-70 успішно проходить льотні випробування

3 стор.



Тренажер майбутніх соколів



Особливості тренажної підготовки авіаційних фахівців Повітряних Сил України вже не раз згадувалися на шпальтах нашої газети, але сьогодні йдеться про чергову новинку у цій галузі – новий тренажер ТСК-Л39, що нещодавно був встановлений у Харківському університеті Повітряних Сил.

Новий тренажер був прийнятий на озброєння згідно із наказом Міністра оборони України №807 від 23 грудня 2011 року “Про прийняття на постачання Збройних Сил України стаціонарного комплексного тренажера пілота літака Л-39С”.

Даний комплекс створений Львівським ТОВ “Маркет-Матс”, яке є одним з провідних розробників та виробників тренажерів та тренажерно-моделюючих комплексів для Збройних Сил України, спільно з Львівським державним авіаремонтним заводом державного концерну “Укроборонпром”.

Стаціонарний комплексний тренажер ТКС-Л39 літака Л-39С – це новітній навчально-тренувальний засіб, призначений для забезпечення ефективного навчання курсантів льотних навчальних закладів та підтримки навичок льотного складу з пілотування, навігації та елементів бойового застосування літака при значному скороченні витрат матеріальних коштів та ресурсу парку літаків даного типу.

Закінчення на 9 стор.

ВІЙСЬКОВА РАДА

Понад усе – збереження кадрового потенціалу

10 жовтня у Вінниці відбулося розширене засідання військової ради Командування Повітряних Сил ЗС України під головуванням командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенанта Юрія Байдака. У засіданні взяли участь керівний склад підрозділів Командування Повітряних Сил, Повітряних командувань "Центр", "Захід" та "Південь", тактичної групи "Крим", Харківського університету Повітряних Сил, Державного науково-випробувального центру, командири навчальних центрів, авіаційних бригад, військових частин безпосереднього підпорядкування.



Під час засідання було підбито підсумки виконання у військових частинах та установах Повітряних Сил Збройних Сил України заходів року командиралідера та фізичної підготовки і спорту, стану організації вартової і внутрішньої служби.

Звертаючись до присутніх, генерал-лейтенант Юрій Байдак зазначив, що відповідно до пріоритетів, які визначили Міністр оборони України та начальник Генерального штабу – Головнокомандувач ЗС України, одним з головних напрямків діяльності в роботі кожного командира є збереження кадрового потенціалу, тих військовослужбовців, які є взірцем військової служби. Кожен керівник повинен чітко визначити свою роль та місце у важливих для військового колективу питаннях зміцнення військової дисципліни та правопорядку, забезпечення взірцевості у дотриманні чинного законодавства та покращення морально-психологічного стану особового складу.

Значну увагу на засіданні військової ради було приділено стану безпеки польотів в авіаційних військових частинах Повітряних Сил Збройних Сил України та визначено пріоритетні напрями роботи. Зокрема, потрібно переопрацювати курс льотної підготовки, визначити головні напрямки з підготовки військових авіаторів, починаючи з питань якісного підбору курсантів на льотний факультет і завершуючи підготовкою льотчиків-інструкторів, які в подальшому навчатимуть літати молодих пілотів на різних типах літаків. Головним завданням в цьому процесі є безумовне дотримання заходів безпеки польотів як один із пріоритетів в льотній роботі.

На завершення засідання, за підсумками цьогорічного оглядконкурсу з організації та стану вартової служби у Повітряних Силах Збройних Сил України, генерал-лейтенант Юрій Байдак нагородив кращі військові частини цінними подарунками та перехідними вимпелами.

За перше місце вимпелом "Краща варта Повітряних Сил Збройних Сил України" та цінним подарунком, мікрохвильовою піччю, нагороджено Харківський університет Повітряних Сил імені Івана Кожедуба. За друге і третє місце цінні подарунки, мультимедійний програвач та електричну плитку, отримали відповідно військові частини А4245 та А2800.

Роман Юрчило.
Фото Юрія Ігната.

ПІСЛЯ МАРШУ

З полігона – додому

Хліб і сіль, тепло сердець, гарячий чай з бутербродами, гарна українська пісня про рідний дім... Саме так зустрічали однополчани своїх товаришів пізно ввечері з маршу після виконання бойового завдання під час дослідницького командно-штабного навчання "Перспектива-2012". Триста кілометрів нелегкого шляху 27 екіпажів машин подолали від полігона на Рівненщині до місця постійної дислокації на Львівщині.



Заступник командира частини підполковник Володимир Мельник доповів про виконання особовим складом завдань, які стояли перед бойовими розрахунками польового вузла зв'язку, а також відзначив кращих спеціалістів, котрі відіграли вирішальну роль в роботі під час навчань.

"Офіцери, військовослужбовці служби за контрактом сумлінно виконали поставлені завдання, доклали максимум зусиль, щоб наш полк і в цьому році підтвердив звання кращої частини зв'язку в Повітряних Силах Збройних Сил України", – зазначив під час мітингу начальник приймального радіоцентру старший лейтенант Василь Семеренко.

Наступний іспит для зв'язківців – підсумкова перевірка за 2012 навчальний рік. Вже після неї вони запросять до себе чимало гостей для святкування ювілею – 70-ліття полку.

Владислав Назаркевич.
Фото Юрія Давидова.

ПОКАЗОВЕ ЗАНЯТТЯ

"Краще один раз побачити..."



Саме такий висновок зробили учасники показового заняття, що проходило на базі Центру озброєння та військової техніки Державного підприємства "Укроборонсервіс" поблизу Житомира. А відбулось усе одразу після військової ради Повітряних Сил ЗС України. Командувач виду генерал-лейтенант Юрій Байдак особисто ініціював цей захід, у якому взяли участь командири Повітряних командувань та усіх військових частин зенітних ракетних військ.

Так що ж показували командирам на підприємстві? В одному з минулих номерів газети ми уже повідомляли про те, як на Житомирщині ЗРК отримують друге життя. Власне, на цьому підприємство і спеціалізується. А як непросто це робиться, запросили подивитися командирів зенітних ракетних бригад та полків. Керівники не лише мали можливість побачити весь технологічний процес ремонту, а й зробити певні висновки, щоб робота працівників "Укроборонсервісу" була більш продуктивною і навіть дешевшою для оборонного відомства.

– Ми хочемо, аби ви на власні очі побачили величезний обсяг робіт, який проводиться на підприємстві, – звернувся до командирів заступник директора ДП "Укроборонсервіс" Руслан Матіїшен. – Техніці по двадцять і більше років. Вона потребує заводського ремонту і заміни багатьох деталей та агрегатів. Наша мета – довести до вас алгоритм дій командира перед відправкою техніки на ремонт. Це і документація, і технічний стан. Адже інколи ми отримуємо техніку, укомплектовану агрегатами, які вже відремонтувати неможливо, тому треба ці питання узгоджувати заздалегідь.

За словами Руслана Матіїшена, підприємство пішло далеко вперед не лише в проведенні ремонту зенітних ракетних комплексів, а й в "малій модернізації" – доробці певних деталей. Скажімо, завдяки новітньому італійському обладнанню на підприємстві налагоджено виробництво елементів гідравлічних систем. Сьогодні важко знайти деталі, виробництво яких призупинено чи відсутнє взагалі (йдеться про виробників у Росії), тому інколи саме часткова мала модернізація суттєво допомагає ставити комплекси на колеса.

Також увагу командирів було спрямовано і на сезонне регламентне обслуговування техніки. Дивізіони дислокуються по всій території держави, де свій специфічний клімат, особливо поблизу акваторій Чорного моря. Тут техніка зазнає найбільших ушкоджень від вологості та корозії. Керівникам показали, у якому стані знаходиться щойно привезений ЗР комплекс С-300 ПС, що захищав повітряні рубежі Автономної Республіки Крим понад чверть століття. Вони були вражені і пообіцяли більш прискіпливо контролювати проведення міжсезонних та регламентних робіт на техніці, хоча усе залежить від нормованого фінансування цих процесів.

Під час заняття заступник директора ДП "Укроборонсервіс" Руслан Матіїшен запропонував керівництву ЗРВ розглянути можливість короткого стажування на підприємстві військових енергетиків. Це б сприяло більш продуктивній взаємодії між підприємством та частиною, а головне – правильній експлуатації відремонтованих ЗРК.

Начальник зенітних ракетних військ Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Дмитро Карпенко привітав таку пропозицію і подякував Руслану Матіїшену за весь комплекс робіт, завдяки яким зроблено чималий прорив стосовно кількості відремонтованих ЗРК. Від імені командувача Повітряних Сил він вручив Руслану Матіїшену футбольний м'яч з автографами зірок однієї з національних збірних, яка грала свої матчі в Донецьку, а місто, у свою чергу, прикривав відремонтований на підприємстві зенітно-ракетний комплекс. Ось такий зв'язок!

Закінчення на 4 стор.

НА ПОЛЬОТАХ

Забезпечення польотів перевірив командувач

Цього тижня під час робочої поїздки командувач Повітряних Сил Збройних Сил України льотчик 1 класу генерал-лейтенант Юрій Байдак перевірив стан справ, готовність та злагодженість військових колективів Васильківського гарнізону.



Перебуваючи в бригаді тактичної авіації Повітряного командування "Центр", генерал-лейтенант Юрій Байдак перевірив організацію льотної роботи, стан безпеки польотів та виконання заходів з відновлення польотів на літаках Л-39.

Слід зазначити, що в рамках робочої поїздки командувач особисто взяв участь у проведенні льотної зміни, виконавши політ на винищувачі МіГ-29.

– Під час вильоту я особисто переконався у злагодженій роботі служб щодо забезпечення польотів та спроможності особового складу бригади виконувати завдання за призначенням, – зазначив командувач Повітряних Сил.

Любов Киналь. м. Васильків.

СПІВПРАЦЯ

Дмитро Саламатін: “Україна зацікавлена брати участь в операції Міжнародних сил сприяння безпеці в Афганістані”



10 жовтня 2012 року у Брюсселі під головуванням Генерального секретаря НАТО Андерса Фог Расмуссена відбулося засідання Північноатлантичної ради на рівні міністрів оборони з країнами – контрибуторами операції Міжнародних сил сприяння безпеці в Ісламській Республіці Афганістан. Під час заходу обговорено поточний прогрес перехідного періоду, форми взаємодії країн – контрибуторів в Афганістані за межами перехідного періоду, а також формат місії під керівництвом НАТО після 2014 року.

Генеральний секретар НАТО Андерс Фог Расмуссен у вступній промові відзначив прогрес, досягнутий спільними зусиллями Міжнародних сил сприяння безпеці та уряду Афганістану. Він наголосив на єдності Альянсу у намірах продовжувати надавати підтримку уряду Афганістану після завершення перехідного періоду і передачі відповідальності за питання безпеки в країні.

Міністр оборони України Дмитро Саламатін під час виступу підкреслив важливість спільних зусиль у розбудові “безпечного” Афганістану.

– У цьому я переконався особисто в ході відвідування Афганістану у вересні поточного року. Україна є послідовною і продовжуватиме участь в операції в Афганістані, – наголосив Дмитро Саламатін. – Наша держава зацікавлена брати участь у міжнародних зусиллях в Афганістані і після 2014 року, – зазначив він.

Глава вітчизняного оборонного відомства висловив вдячність литовським, польським, американським та афганським військовослужбовцям, пліч-о-пліч з якими виконують завдання українці.

Наразі Україна активно залучена до процесу планування нової місії під проводом НАТО у форматі “28+6”, що, безумовно, сприятиме виробленню оптимальних політичних і військових рішень на довгострокову перспективу.

Цього ж дня Дмитро Саламатін зустрівся із заступником Генерального секретаря НАТО послом Александром Вершбоу. В рамках зустрічі сторони підкреслили важливість конструктивного партнерства України з Альянсом. Дмитро Саламатін поінформував посла Александра Вершбоу щодо процесів, які відбуваються у сфері реформування та розвитку Збройних Сил України.

В контексті подальшого співробітництва нашої держави з Північноатлантичним альянсом було зазначено, що воно розвивається на всіх рівнях. Тільки у цьому році відбулося дві зустрічі Президента України з Генеральним секретарем НАТО, при цьому остання – у вересні.

За словами Дмитра Саламатіна, Річна національна програма співробітництва Україна-НАТО залишається основним програмним документом системного коротко– та середньострокового співробітництва з Альянсом.

– Пріоритетним напрямом для України і надалі залишатиметься участь у миротворчих операціях під проводом НАТО. У 2013 році до антипіратської операції “Океанський щит” буде залучений фрегат “Гетьман Сагайдачний”, – зазначив він.

Міністр оборони України підкреслив, що співпраця продовжуватиметься і в рамках інших існуючих проектів, зокрема професіоналізації Збройних Сил, утилізації боєприпасів та легкої стрілецької зброї.

В ході зустрічі сторони визначили подальші заходи щодо підтримання воєнно-політичного діалогу.

Під час візиту української військової делегації до штаб-квартири НАТО також відбулися двосторонні зустрічі Дмитра Саламатіна з Міністром оборони США Леоном Панеттою, Міністром національної оборони Туреччини Ісметом Уилмазом, Міністром оборони Бельгії Пітером Де Кремом, Міністром оборони Латвії Артісом Пабріксом, Міністром оборони Азербайджанської Республіки Сафаром Абієвим та Міністром оборони Ісламської Республіки Афганістан Бісміллою Мохаммаді.

ОФІЦІЙНО

Президент підписав зміни до Закону “Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту”

Президент України Віктор Янукович підписав Закон №5279-VI “Про внесення змін до Закону України “Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту”. Закон поширює передбачені для інвалідів війни I групи пільги на учасників бойових дій, інвалідів війни II-III груп Великої Вітчизняної війни 1941-1945 років. Про це повідомляє офіційний веб-сайт Президента України.

Як зазначила Перший заступник Глави Адміністрації Президента Ірина Акімова, внесені зміни стосуються шістдесяти семи тисяч громадян України. “67 тисяч учасників Великої Вітчизняної війни, яким зараз не менше 85 років, матимуть право на додаткові пільги”, – підкреслила вона.

За словами Першого заступника Глави АПУ, Закон передбачає підвищення пенсій залежно від категорії – 25, 20,10 відсотків від прожиткового мінімуму, тобто додатково, відповідно, 221 грн, 176,8 грн, 88,4 грн. Інші ключові пільги – це зменшення комунальних платежів для цих категорій ветеранів, їх безкоштовний проїзд у міському транспорті та раз на рік – у залізничному.

“Ще одна пільга – це збільшення виплат, передбачених у зв'язку зі святкуванням 9 травня”, – додала Перший заступник Глави Адміністрації.

Ірина Акімова зазначила, що реалізація положень Закону потребуватиме додатково близько 300 млн гривень із Державного бюджету.

“Цей Закон демонструє продовження турботи влади про ветеранів Великої Вітчизняної війни”, – наголосила Перший заступник Глави Адміністрації Президента України.

АВІАБУДУВАННЯ

Модернізований Ан-70 успішно проходить льотні випробування



Наприкінці вересня військово-транспортний літак короткого зльоту та посадки Ан-70 після завершення масштабних робіт з модернізації його бортового обладнання і силової установки виконав три випробувальних польоти. Під час польотів перевірялася працездатність нових і модернізованих систем літака: системи управління двигунами, гвинтовентиляторами та літаком в цілому, а також систем управління механізацією крила і життєзабезпечення екіпажу. Про це повідомляє прес-служба ДП “Антонов”.

Наразі підтверджено готовність Ан-70 до виконання програми випробувань, узгодженої міністерствами оборони РФ і України. Як зазначив Президент – Генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа, ці випробувальні польоти модернізованого Ан-70 стали початком важливого етапу в програмі літака.

Роботи з модернізації включали удосконалення силової установки шляхом встановлення модернізованого гвинтовентилятора для зниження рівня шуму й покращеної системи управління як двигуном, так і гвинтовентилятором. Допоміжна силова установка була замінена на більш сучасну, здатну працювати в розширених умовах експлуатації. Крім того, модернізовано практично все електронне обладнання Ан-70, включаючи індикатори у кабіні екіпажу, у зв'язку з оновленням елементної бази і необхідністю виконання нових завдань за вимогами Замовника. При цьому математичні моделі й алгоритми, закладені до системи управління літаком і його складових, не зазнали змін. Це забезпечило послідовність з етапами випробувань, що проводилися раніше, і гарантує залік отриманих результатів.

Програма попередніх випробувань модернізованого гвинтовентилятора Ан-70 розрахована на 20 польотів. У ній задіяні експерти міністерств оборони України і Росії. Невдовзі почнеться заключний етап спільних Державних випробувань, яким передбачено проведення 75 польотів. Льотні і технічні екіпажі, задіяні у цій програмі, пройшли підготовку у Центрі навчання ДП “Антонов”. До експлуатації введено модернізований дослідницький пілотажний стенд Ан-70, призначений для відпрацювання систем літака, зокрема, автоматичної системи управління, перевірки їхньої відмовобезпечності, підготовки льотчиків до різних ситуацій під час випробувань, а також навчання пілотів.

Варто також зазначити, що в період підготовки літака до перельоту з Києва, де виконувалася модернізація, до льотно-випробувальної бази в Гостомелі, представники Міноборони Росії помічник Міністра оборони О.Зєлін та провідний льотчик-випробувач Герой Росії М.Осиковий провели аудит програми Ан-70. Зокрема, вони взяли участь у перевірці працездатності низки систем літака, в тому числі допоміжної силової установки і маршових двигунів. Представники Замовника дійшли висновку щодо готовності Ан-70 до заключного етапу випробувань.

СЕМІНАР

Нові підходи до старих проблем

10 жовтня 2012 року в Командуванні Повітряних Сил під головуванням начальника штабу – першого заступника командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майора Артура Артеменка проведено науково-практичний семінар. Його метою було вироблення обґрунтованих пропозицій щодо реалізації потенційних можливостей Повітряних Сил в перспективній структурі Збройних Сил України. В роботі заходу взяли участь керівний склад Командування Повітряних Сил, Повітряних командувань “Центр”, “Південь”, “Захід”, представники Центру оперативно-тактичних досліджень Повітряних Сил та Харківського університету Повітряних Сил.



За словами генерал-майора Артура Артеменка, в нинішніх умовах реформування Збройних Сил України, прогнозування шляхів та способів подальшого розвитку операцій є одним із найбільш важливих та складних завдань воєнної науки. Важливу роль в розвитку теоретичних основ воєнної науки відграють локальні війни та збройні конфлікти сучасності, які стали полігоном для перевірки сучасних способів ведення збройної боротьби у повітрі, випробування нових зразків озброєння і військової техніки, відпрацювання нових способів та прийомів застосування військ, перевірки проектів основних положень керівних та нормативних документів збройних сил провідних у військовому відношенні країн світу. Досвід таких воєнних конфліктів повинен бути осмислений в двох аспектах: перший – як орієнтир, до якого потрібно прагнути Повітряним Силам в процесі еволюції воєнного мистецтва; другий – інформація до роздумів про те, яким чином виконувати завдання Повітряним Силам України в сучасних умовах ведення збройної боротьби.

Сьогодні в збройних силах провідних у військовому відношенні країн світу триває активна робота щодо пошуку доцільних форм і способів застосування військ (сил) в операціях (бойових діях). У цьому контексті заслуговує на увагу так звана концепція “мобільних місій (дій)”, яка вже почала впроваджуватися у Збройних силах США, Франції, Великої Британії, країн Бенілюкс та Росії. Реалізація даної концепції передбачає проведення адекватних заходів щодо вибіркового та ефективного військового стримування та досягнення перемоги у воєнних конфліктах не чисельністю солдат, а якісним підходом, тобто за рахунок органічного поєднання технологічної, мобільної та професійної переваги над противником.

– У ході науково-практичного семінару було розглянуто низку важливих проблемних питань подальшого розвитку Повітряних Сил та можливих підходів щодо їх вирішення, – зазначив начальник штабу – перший заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майор Артур Артеменко. – Зрозуміло, що ці проблемні питання мали місце і раніше, проте в умовах подальших змін тенденцій розвитку збройної боротьби вони отримали новий зміст і потребують нових підходів щодо вирішення, у тому числі і шляхом впровадження в Повітряних Силах концепції “мобільних місій (дій)”. Безумовно, нова концепція повинна базуватися на останніх досягненнях воєнної науки, нових зразках озброєння і військової техніки та підходах щодо удосконалення організаційно-штатної структури військ та їх функціонального розподілу.

Сподіваємось, що проведення науково-практичного семінару сьогоднішнього формату дозволить сформувати нові підходи до застосування Повітряних Сил в сучасних операціях, внаслідок чого значно підвищиться бойова ефективність виду, зокрема, здатність не тільки здійснювати швидкий маневр, але й адекватно реагувати на дії противника, випереджувати його та перехоплювати ініціативу.

Сергій Фурдик.

ПОЛЬОТИ

"Як єдиний організм"



Чергові планові польоти відбулись у бригаді тактичної авіації Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України, що на Київщині, до яких залучався як льотний склад бригади тактичної авіації, так і льотчики управління Повітряного командування "Центр".



Під час льотної зміни авіатори загалом готувались до виконання завдань бойового чергування з протиповітряної оборони. Зокрема, виконувалися чергові перевірки за видами льотної підготовки в складних метеоумовах вдень і вночі. Слід зазначити, що завдяки сталій тенденції до зростання інтенсивності польотів та, як наслідок, натренованості, вдалось підготувати чотирьох молодих льотчиків до рівня "Льотчик 3-го класу".

Командир Повітряного командування "Центр" – заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майор Аркадій Вашутін підтвердив високу теоретичну та практичну виучку льотного складу, його уміння оперативно реагувати на можливі зміни обстановки та умови виконання поставлених завдань.

– Весь особовий склад як наземний, так і льотний, спрацювали як єдиний організм, – зазначив він.

Загалом в рамках планових польотів, які проходили на літаках МіГ-29 та Л-39, льотчики здійснили 32 вильоти налітали понад два десятки годин.

Любов Киналь.
м. Васильків.

ПОКАЗОВЕ ЗАНЯТТЯ

"Краще один раз побачити..."



Закінчення. Початок на 2 стор.

– Цього року "Укроборонсервіс" відновив сьомий комплекс, який прикриватиме столицю України, – говорить полковник Дмитро Карпенко. – Десь через місяць ставитимемо і його на бойове чергування. Нині тут знаходяться ще чотири ЗРК (три С-300ПС і один Бук-М1). Друге життя комплекси отримують завдяки Програмі, затвердженій Міністром оборони України Дмитром Саламатіним, яка передбачає відновлення боєздатності техніки зенітних ракетних військ Повітряних Сил Збройних Сил України щорічно, до 2017 року. Ремонт техніки набуває певної системності, тому нинішнє показове заняття, ініційоване командувачем Повітряних Сил ЗС України та керівництвом "Укроборонсервісу", в основному спрямоване на те, щоб ознайомити командирів з ремонтною базою підприємства, стратегією ремонту техніки. Врешті, вони побачили, що передають і що отримують в результаті...

У свою чергу, однофамілець свого начальника, командир нікопольського полку зенітних ракетних військ полковник Володимир Карпенко поділився своїми враженнями від заняття, адже він – перший керівник, чиї дивізіони повністю відремонтовані на підприємстві.

– Захід дуже цікавий і дуже своєчасний, навіть для мене. Краще один раз побачити, ніж десять почути... Особливо він корисний для тих командирів, чиї ЗРК на черзі в ремонт. Усі комплекси частини пройшли через мої руки, і я високо оцінюю якість ремонтних робіт. Власне, із останнім відремонтованим комплексом ми виходили на прикриття Донецька під час проведення фінальної частини "Євро-2012", – підкреслив командир.

Словом, зворотній зв'язок відбувся, як констатують учасники показового заняття. Це зв'язок між підприємством, яке ремонтує техніку, Командуванням Повітряних Сил, що проводить нормативну роботу, і безпосередньо командирами, які експлуатуватимуть ці комплекси.

Юрій Ігнат. "Крила України".
Фото автора.

НАВЧАЄТЬСЯ МОЛОДЬ

Полігонні баталії "кожедубівців"



Курсанти факультету Протиповітряної оборони Сухопутних військ Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба повернулися з тактичних навчань з бойовою стрільбою, що проводилися на полігоні "Чауда" під час "Перспективи-2012".

Від факультету ППО Сухопутних військ до навчань залучалося 8 офіцерів та 40 курсантів, які навчаються за спеціалізаціями "Управління діями підрозділів військ протиповітряної оборони Сухопутних військ", "Зенітні ракетні, зенітні ракетно-артилерійські та зенітні артилерійські системи та комплекси малої дальності та ближньої дії військ ППО Сухопутних військ", а також "Радіоелектронні засоби інформаційного забезпечення та автоматизованого управління зенітними ракетними, зенітними ракетно-артилерійськими системами та комплексами малої дальності та ближньої дії військ ППО Сухопутних військ".

З особового складу була сформована зенітна ракетно-артилерійська батарея у складі відділення бойового управління, зенітного ракетного взводу у складі 4 зенітних ракетних обслуг БМ "Оса-АКМ", зенітного ракетно-артилерійського взводу у складі 6 зенітних ракетно-артилерійських обслуг ЗСУ 2С6 "Тунгуска" та відділення технічного обслуговування.

– Я задоволений результатами, які показали мої вихованці під час ведення бойових дій батареєю з прикриття загальновійськових частин та підрозділів від повітряних ударів противника, – відзначив начальник факультету ППО Сухопутних військ кандидат військових наук, доцент полковник Сергій Ворошилов. – Діяли вони чітко та злагоджено, за останні декілька років це – найкращий результат. На мою думку, цих успіхів вони досягли завдяки щоденним напруженим заняттям на техніці під час підготовчого періоду.

Слід відзначити, що за підсумками бойових стрільб курсантам була поставлена загальна оцінка "добре". Також серед курсантів у кращу сторону були відзначені сержанти Микола Шеметюк, Петро Поліщук, Олександр Насонов і молодший сержант Дмитро Сьома.

– Для мене це стало справжнім випробуванням, адже ми діяли у складній наземній та повітряній обстановці, – розповів четвертокурсник Іван Кошель. – І, хоча в стінах університету нас готують як командирів підрозділів, в першу чергу ми повинні вміти професійно діяти у ролі обслуги бойових машин. Вже через рік я сам буду вчити молодих солдатів виконувати обов'язки номерів обслуги БМ "Оса-АКМ", – відзначив курсант випускного курсу.

Дмитро Чалий.
м. Харків.

БОМБОМЕТАННЯ

"2012-й став для нас надзвичайно продуктивним"



Льотчики Морської авіаційної бригади Військово-Морських Сил Збройних Сил України (м.Саки) провели бомбометання практичних авіаційних бомб (П-50Т) з літака Бе-12 та вертольота Мі-14. За словами старшого штурмана бригади підполковника Олександра Князєва, ці навчання дали можливість підготувати штурманів до застосування бойових засобів ураження.

– Головне завдання протичовнової авіації – це пошук, стеження та знищення підводних човнів супротивника, які перебувають у надводному або підводному стані. У разі виявлення субмарини штурман визначає її параметри і, при необхідності, за командою з КП вищого штабу, приймає рішення на застосування зброї. До цього ми проводили пошуки субмарини, що знаходилась у підводному стані, за допомогою буїв, магнітометрів і гідроакустичної станції без бойового застосування. Сьогодні ми провели бомбометання з літака Бе-12, а також вперше в історії бригади було проведено бомбометання з вертольота Мі-14 по імітованій цілі. Льотчики і штурмани успішно виконали поставлене завдання, – зазначив Олександр Князєв.

Слід зазначити, що цей рік став надзвичайно результативним для морської авіації. За словами заступника командира морської авіабригади полковника Ігоря Воробйова, сьогодні середній наліт на один екіпаж складає понад 30 годин.

– Завдання, що ставилося на початку нового навчального року про підготовку 15 екіпажів до виконання завдань за призначенням, вже практично виконано. Періодичність польотів була достатньо високою, тому молоді льотчики мали усі можливості, аби вдосконалювати свої професійні навички — виконувати польоти у різних метеоумовах вдень і вночі. Якщо проаналізувати хід бойової підготовки сьогодні, то можна впевнено сказати, що у порівнянні з минулими роками, 2012-й став для нас надзвичайно продуктивним, – сказав полковник Ігор Воробйов.



Сергей Осипов.
Фото автора.

КОНФЕРЕНЦІЯ

Нові часи – нові еталони в роботі

На базі Метрологічного центру військових еталонів Збройних Сил України, що на Харківщині, відбулася дводенна науково-технічна конференція. Основною темою заходу стало обговорення шляхів удосконалення системи та засобів метрологічного забезпечення озброєння і військової техніки.

В роботі конференції взяли участь понад 20 представників від Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, Національного наукового центру "Інститут метрології", Харківського національного університету імені Василя Каразіна тощо.

Розпочався захід із заслуховування та обговорення установчих доповідей за основною темою конференції. Однак, окрім тематичних виступів було передбачено й активне обговорення актуальних питань та обмін досвідом.

Першим перед присутніми виступив начальник Метрологічного центру підполковник Олександр Дзисюк, який підбив підсумки науково-технічної діяльності закладу за цей рік. Про основні напрямки наукової та науково-технічної діяльності науково-дослідного відділу військових еталонів МЦВЕ ЗС України розповів підполковник Віктор Бойко. Також із доповіддю про стан та перспективи розвитку еталонної бази ЗС України виступив підполковник Юрій Крихтін.

Після завершення конференції відбулося обговорення та прийняття рішень за результатами заходу, а також ознайомлення учасників конференції з матеріально-технічною базою центру.

Дмитро Чалий.
м.Харків.

ВІННИЧЧИНА

За бездоганну службу

Днями у 101-му окремому ордена Червоної Зірки окремому полку зв'язку відбулися урочисті заходи, присвячені звільненню у запас військовослужбовців, які вислужили встановлені строки військової служби.



Командир військової частини підполковник Дмитро Задворнов привітав особовий склад, що звільняється, побажав міцного козацького здоров'я і сили для здійснення всіх задумів у майбутньому, подякував за сумлінну та зразкову службу.

– Ви пройшли шлях від молодого солдата до досвідченого військовослужбовця та показали приклад самовідданого служіння Батьківщині, захисту Конституційних прав і свобод громадян. Завоювали високий авторитет і повагу серед товаришів по службі, – зауважив полковник Дмитро Задворнов.

Вітаючи кращих солдатів з вагомою подією в їхньому житті, командир, зокрема, подякував підлеглим за службу та відмітив, що кожен з них за рік служби став професіоналом військової справи, гідним чоловіком та справжнім захисником Вітчизни.

За високі показники в бойовій підготовці, зразкову військову дисципліну, бездоганну службу та з нагоди звільнення у запас з лав Збройних Сил України кращих військовослужбовців, які відслужили встановлені терміни, було заохочено наказом командира частини грамотами та подяками. Серед них – старші солдати Ігор Дмитрук, Олександр Ягенський, Микола Фітісов, Юрій Усатий, солдат Андрій Захаров. Звання "старший солдат" отримали солдати О.Порощук, О.Кляуз, Д.Корнійчук та В.Майстер.

Слова щирої вдячності були висловлені батькам найкращих військовослужбовців Олега Горинюка та Сергія Дячка, у вигляді листів-подяк, у яких командир зазначив, що вони можуть пишатися своїми синами, які гідно пройшли строкову військову службу, проявивши себе мужніми воїнами.

Надіємося, що уроки життя, які військовослужбовці вивчили у військовій частині, запам'ятаються назавжди. Віримо, що знання та навики, здобуті у лавах Збройних Сил України, стануть в нагоді кожному. І надовго у душі залишиться пам'ять про прекрасний колектив, що не раз допомагав у скрутних ситуаціях, про вірних друзів, що завжди зможуть підставити плече, і все про те, що дало змогу гідно та достойно пройти шлях воїна-зв'язківця.

Олена Рибчук.
Фото Олександра Суботіна.

ЛЬВІВЩИНА

Кращі поїхали додому

В окремому полку зв'язку Повітряного командування "Захід" в урочистій обстановці попрощалися з військовослужбовцями, які вислужили встановлені терміни і звільнені в запас. Традиційно першими їдуть додому найкращі солдати.



За відмінну службу їм подякував командир полку полковник Мирослав Курчак. Чимало теплих слів сказали й самі звільнені в запас солдати. Вони подякували командирам, товаришам по службі за підтримку і дружнє плече, за військову міцну дружбу, за мудру й щиру пораду. Серед тих, кому випала честь звільнятися першими, – радіотелеграфісти радіоцентру інформаційно-телекомунікаційного вузла Роман Сім'ян, Юрій Попович;водії-електрики польового вузла зв'язку Сергій Довгаль, Євген Шенкевич, Олександр Чепелєв, механік-лінійний наглядач Сергій Левчук та водій-кіномеханік Богдан Лисишин.

– Кожний з вас своєю бездоганною службою заслужив право бути звільненим в першу чергу, – підкреслив заступник командира полку з виховної роботи підполковник Василь Лилак. – Так визначили на загальних зборах ваші колективи, цю думку підтримали командири підрозділів, і командування полку прийняло відповідне рішення.

Усі солдати поїдуть додому не з пустими руками. Командир полку вручив їм грамоти за бездоганну службу та зразкову військову дисципліну, а батькам написав листи-подяки за виховання синів – справжніх захисників Вітчизни.

Владислав Назаркевич.
Фото Юрія Давидова.

ДУХОВНІСТЬ

Віра допоможе

Військові – такі ж звичайні люди, як і всі на землі. І хоч вони й ходять у формі, та одностій не захищає їх від життєвих негараздів та проблем. І під мундиром, як і всі, вони часто ховають смуток, розпач чи розгубленість. І часто, коли просто не знають, як вчинити, – звертаються до Бога. Віра українцям завжди допомагала, недарма в народі кажуть: "Без Бога ні до порога". Тож в багатьох військових частинах Повітряного командування "Захід" намагаються при нагоді подбати не тільки про хліб насущний, а й поживу духовну. На заході нашої країни вдосталь святих місць, відтак, вартові неба знаходять час, аби їх відвідати.



Одне з таких шанованих серед християн місць на Львівщині знаходиться неподалік села Раковець. Тут є джерело, яке вважають чудотворним. Нещодавно паломництво до цілющого джерела здійснили військовослужбовці окремого полку зв'язку, командного пункту та радіотехнічної бригади Повітряного командування "Захід".

Прощу організували Центр Військового Капеланства Львівської Архієпархії УГКЦ, командування частин та керівник Західного регіонального представництва Всеукраїнського релігійного християнсько-військового братства підполковник запасу Юрій Давидов. Паломництво до Раковця цього року відбулося вперше. Та військові впевнені, що віднині відвідувати це святе місце будуть постійно.

"У цю пішу прощу вирушило сорок охочих: солдати, офіцери, студенти Львівської духовної семінарії Святого Духа та капелан Мирон Горбовий, – розповідає Юрій Давидов, – прочанам довелось подолати 15 кілометрів дороги, яка пролягала через населені пункти Липники, Загір'я, Кугаїв, Підтемне та Раковець. Під час цієї молитовної ходи попереду колони військові несли хоругву Всеукраїнського військового братства із зображенням ікони Богородиці. Саме ця хоругва чотири роки тому була освячена владикою Михаїлом Колтуном в Зарваниці. Під час ходи прочани зупинялися оглянути старовинну бойківську церкву Богоявлення Господнього 1693 року, храм Святого Мартина та Святого Валентина. Після прибуття до чудотворного джерела військові взяли участь у молебні до Богородиці, який очолив капелан отець Андрій Хомишин. На завершення молитви отець Андрій висловив вдячність солдатам за їхню участь у прощі та побажав з гідністю нести службу на благо народу України".

А вже за декілька днів вартові неба вирушили до Зарваниці. Марійський духовний комплекс у цьому селі на Тернопільщині – одна з головних святинь греко-католиків всього світу. З давніхдавен Зарваниця прославилася своєю чудотворною іконою Божої Матері. Щоб поклонитися їй, сюди століттями приходили тисячі прочан. Зарваниця відома як місце явлення Божої Матері києво-печерським ченцям, що рятувалися у 13 столітті від монголо-татарської навали. Потім тут спорудили Собор Зарваницької Божої Матері, надбрамну церкву Благовіщення, чотириярусну дзвіницю, співоче поле на 50 тисяч місць. На території собору знаходиться цілюще джерело. Біля собору – чотириярусна дзвіниця заввишки 70 метрів. На ній встановлено п'ять дзвонів, виготовлених в Україні та у відомій дзвонарні Фальчинських у Перемишлі (Польща). Ця дзвіниця вражає своєю величчю. Всьому світові Зарваниця відома як святе місце, де знаходиться чудотворна ікона Матері Божої, яка у сні з'явилася монахові, що в 1240 році втік з Києва після зруйнування міста татаро-монголами. Зберігається образ у місцевій парафіяльній церкві Пресвятої Трійці і належить до найдавніших ікон в Україні. Час створення шедевру – XIII-XIV століття. Відтоді тисячі паломників з усіх куточків світу навідуються до цієї святині.



22 та 23 вересня тут відбулося Всеукраїнське військове паломництво. Цього року воно проходило під гаслом "Бог покликав нас жити у мирі".

За покликом серця у супроводі духовних настоятелів, військових капеланів та священиків до Зарваниці прибули понад тисячу військовослужбовців. Всеукраїнське військове паломництво розпочалося з панахиди за загиблими військовослужбовцями та правоохоронцями. Згодом до всіх паломників з привітанням та наукою Божого слова звернувся керівник департаменту Патріаршої курії Української Греко-Католицької Церкви у справах душпастирства силових структур України преосвященний владика Михаїл Колтун. Після цього військові взяли участь у хресному ході і молебні, вклонилися чудотворній іконі та напилися з цілющого джерела. Завершилося паломництво Архієрейською Божественною Літургією.

"Ми вже вчетверте беремо участь в паломництві до Зарваниці, – розповідає Юрій Давидов, – відрадно, що відвідати святі місця завжди зголошується чимало охочих військовослужбовців. У першу чергу беремо на прощу військовослужбовців строкової служби. Молодим людям Божа Наука буде завжди помічна в житті. Також завжди їде до Зарваниці чимало офіцерів та їхніх рідних. У кожного своя потреба у відвіданні святих місць".

Владислав Назаркевич.
Фото автора.



Нагорода таки знайшла "мисливця за караванами"



На Слобожанщині, у приміщенні Генерального Консульства Російської Федерації у місті Харків, нещодавно збиралися дипломати, віце-губернатор, військовослужбовці Харківського гарнізону та ветерани війни в Афганістані. Приводом для зібрання таких поважних людей стало вручення державної нагороди СРСР – медалі "За бойові заслуги" старшому лейтенанту у відставці Віталію Д'яченку на підставі Указу Президії Верховної Ради СРСР, виданого ще 23 роки тому...

Поки офіційні особи виступали, щиро бажали здоров'я і щастя винуватцю урочистостей, Віталій Володимирович скромно стояв з опущеними очима, згадуючи свою службу в Афганістані наприкінці 80-х років...

Мені стало цікаво, про що ж міг замислитися в той момент воїн-інтернаціоналіст, тож я вирішив поспілкуватися з ним та його бойовими товаришами.

Віталій Д'яченко – корінний харків'янин, і коли у 1981 році йому виповнилося 18 років, як і всі ровесники, отримав повістку військкомату. Відмінне знання англійської, позитивна характеристика зі школи та перший розряд з боксу посприяли тому, що хлопця включили до особливої, "афганської" команди. Але у передень переїзду до Середньої Азії щось змінилося, і призовника Д'яченка на 2 роки направили служити до іншої країни – Угорщини. Проте не міг тоді знати молодий солдат, що Афганістан ще увійде до його душі...

За час строкової служби у батальйоні охорони до своєї англійської мови Віталій додав ще й угорську, яку він вивчив у вільний час за книжками з бібліотеки частини. Його схильністю до оволодіння іноземними мовами зацікавилися військові начальники. І ось, навесні 1983 року, разом зі штампом про звільнення у запас, він отримав направлення до Московського військового інституту Міністерства оборони СРСР, на факультет спеціальної пропаганди. У військовому вузі, який був не просто елітним, а, за великим рахунком, зачиненим від простих смертних, він опанував декілька мов та діалектів, на яких говорять народи Афганістану та Пакистану.

Після четвертого курсу навчання в інституті курсанта Д'яченка разом із іншими, переважно українцями, відправили на півроку стажуватися в Афганістан.

Фізично міцного хлопця, з темним волоссям та ще й із досвідом перебування за кордоном одразу ж включили до складу розвідувально-диверсійної групи 22-ї окремої бригади спеціального призначення. Так він, перекладач, на шість місяців став "мисливцем за караванами".

– Той період був, однозначно, найважчим у моєму житті, але, разом із тим, й найцікавішим. Це зараз я, дорослий чоловік, усвідомлюю, що кожен день знаходження, так би мовити, у тилу ворога, міг бути й останнім. Однак сміливість, певна військова романтика та жага пригод від моїх товаришів назавжди передалися й мені. У колективах розвідників чи спецпризначенців думати про погане просто заборонено, – згадує воїн-афганець.

Виконуючи бойові завдання, військовослужбовець у складі розвідувально-диверсійної групи надовго уходив в пустелі та за горні перевали. Іноді на пошуки караванів зі зброєю уходило до 10-15 діб. Доводилося діяти на чужій території, де підходи до шляхів вкривалися мінами. До того ж, кожен з місцевих мешканців, незалежно від статі і віку, бачив у "шураві" потенційних ворогів і підтримував зв'язок із командирами бандформувань.

За словами ветерана, один із днів квітня 1987 року, коли спецназ знаходився у засідці і чекав на автомобільну колону з переносними зенітно-ракетними комплексами, ветеран не забуде ніколи.

– Із перевірених джерел ми дізналися про точний маршрут каравану. Але через важливість вантажу душмани відправили піший дозор із 30 чоловік, який просувався паралельно з дорогою. Звичайно ж, афганці знали місцевість краще за нас і, знайшовши нашу позицію, напали з тилу. Бій продовжувався не одну годину, я вів вогонь спочатку з автомата, а потім, після поранення кулеметника, взявся за його зброю. У результаті такого протистояння ми відбили ворожу атаку. При цьому три моїх друга загинули на очах всієї групи. Караван же, який одразу змінив маршрут свого руху, знищила інша розвідувальна група нашого з'єднання, – із сумом пригадує він.



За час такого бойового хрещення в Афганістані, курсант-четвертокурсник взяв участь у численних військових операціях, за які його товариші-офіцери отримали заслужені нагороди. Проте до нього командування бригади спецназу ставилося як до тимчасового вояка зі статусом рядового солдата, тож забувало і про заохочення. Сам же Віталій за півроку перейняв головну характерну рису розвідника – не хвалитися своїми подвигами і не скаржитися...

Другий раз на афганську війну Віталій Володимирович потрапив у серпні 1988 року, після випуску з військового інституту, вже в офіцерському званні і зі знанням чотирьох іноземних мов.

В останні півроку перед виведенням Радянських військ з Афганістану його завдання на посаді перекладача 109-го агітаційного загону політичного управління 40-ї армії полягало у роз'ясюванні місцевим мешканцям правомірності дій наших військ.

– Можливо, хтось скаже про мене, що, мовляв, прослужив у теплому місці при якомусь штабі. Та насправді все було не так. Коли наші поверталися додому то, за міжнародною домовленістю, віддавали зброю місцевим, а ті використовували її проти нас. Тому коли ми зі своїми листівками та гучномовцями заходили у міста та кишлаки, на нас чекала небезпека. Приміром, під час такої "штабної" роботи неподалік державного кордону 21 січня 1989 року мій друг Петро та ще один хлопець отримали важкі поранення, а дві ворожі кулі, призначені мені, влучили в бронежилет, – коротко розповів він.

Розповідаючи про той епізод служби, який стався за лічені дні до офіційного завершення війни, справжній офіцер-інтернаціоналіст трохи умовчав про весь масштаб свого геройського вчинку. А от від його товаришів по Харківській міській спілці ветеранів війни в Афганістані я дізнався про деякі підробці того дня. Адже саме за бойові заслуги, проявлені 21 січня 1989 року, його й удостоєно бойової нагороди.

Виявляється, що коли група офіцерів-пропагандистів прибула в один із кишлаків з метою роз'яснення про виведення наших військ і відсутність загрози, там переховувалася банда ісламських фанатиків. Миротворчу делегацію, у складі якої були й жінки, душмани прийняли за розвідників. Зав'язалася вулична перестрілка. При цьому проти афганських автоматів, гранатометів та кулеметів були лише декілька табельних пістолетів. Бойовики вирішили спробувати взяти наших вояків живими, аби потім використовувати, як рабів. Втім, у самий розпал конфлікту лейтенант Д'яченко, діючи лише ножем, знищив кулеметний розрахунок та ще кількох стрільців, які перекривали виїзд їхнього автомобіля. В цей момент йому став в пригоді досвід "мисливця за караванами". Таким чином, групі вдалося залишити населений пункт і при цьому всі залишилися живими.

Від тих же воїнів-афганців я дізнався, що за такий подвиг людину, зазвичай, удостоюють ордена або навіть зірки Героя Радянського Союзу. Проте про подібні випадки в останні місяці війни в ДРА замовчувалось, аби не засмучувати простий народ негативними повідомленнями у газетах. Тому медаль "За бойові заслуги", на думку тодішніх військових начальників, краще за все підійшла для заохочення офіцера.

Коли вийшов указ про нагородження, Віталій Д'яченко вже служив у Радянському Союзі. Після виведення угруповання військ до Туркестанського військового округу, влітку 1989 року 40-у армію розформували. Офіцер довго був за штатом, потім його призначили на посаду, яка також потрапила під скорочення. Знову довелося відчути на собі певну непотрібність, знаходячись за штатом... Врешті–решт, він вирішив звільнитися у запас. За цей час подання на медаль довго їздило за ним, поки не загубилося десь у штабі військового округу.

Нещодавно воїни-афганці з Харкова розшукали в архівах міністерства оборони Російської Федерації документи про нагородження Віталія Д'яченка медаллю і розповіли про це йому. У відповідь він лише попросив не турбуватися по цій справі. А коли ж державну нагороду дипломатичною поштою переправили з Москви на Слобожанщину, то довго відмовлявся йти на церемонію вручення.

Заслужену нагороду воїну-афганцю вручив консул Генерального Консульства Російської Федерації у місті Харків Віталій Богданов.

– Приємно бути на такому заході, коли відновлюється історична і соціальна справедливість. Сподіваюся, що у харківських ветеранів будуть й інші позитивні результати у пошуковій роботі, і мені доведеться знову вручати нагороди таким заслуженим людям. Бажаю винуватцю урочистостей здоров'я і родинного щастя, – зазначив Віталій Богданов.

Теплі слова привітання висловив й начальник Харківського військового гарнізону воїн-афганець полковник Олексій Середа.

– Як воїн-інтернаціоналіст, щиро радий за свого бойового товариша. Цього року мені пощастило бути вже вдруге на врученні медалі "За бойові заслуги". Так, декілька місяців тому нагороду отримав майор у відставці Микола Смаль, і Харківський обласний військкомат певною мірою посприяв цьому, – зауважив офіцер.

На завершення церемонії вручення державної нагороди старший лейтенант у відставці Віталій Д'яченко, не втримуючи хвилювання, подякував працівникам Генерального Консульства Російської Федерації у місті Харків та своїм побратимам по службі в Афганістані за таку увагу до його особи.

– Це моя перша і єдина нагорода за ту страшну війну. Першим, що я тепер зроблю, то піду до рідної Харківської школи № 119, куди мене вже запросили викладачі, щойно дізнавшись про мою історію з медаллю. Я не буду розказувати школярам про жахіття війни і загибель людей, а лише спробую передати наші почуття та бажання мирного неба, – пообіцяв ветеран.

Дмитро Горбунов.
м. Харків.
Фото автора
та з архіву Віталія Д'яченка.

Повітряні Сили Збройних Сил України завершили комплекс навчань з органами військового управління та військами (силами) "Перспектива-2012" із хорошими показниками. Військовослужбовці чи не з усієї держави ретельно готувалися до підсумкового навчання із бойовим застосуванням техніки. І авіатори, і зенітники, і підрозділи забезпечення не підвели військове керівництво та довели, що Повітряні Сили Збройних Сил України готові до виконання завдань за призначенням.

Учасники про "Перспективу"

Паралельно із участю в "Перспективі" льотний склад авіаційних бригад займався професійною роботою під час льотно-методичного збору винищувальної авіації у Бельбеку, на базі авіаційної бригади полковника Олексія Марченка.

Справжнє життя військового аеродрому: польоти, стрільба з гармат, пуски ракет по повітряних цілях, неабияк вплинули на льотний склад, підняли бойовий дух і льотну натренованість в умовах, наближених до бойових.

Керівники та учасники навчань розповіли нам про виконану роботу та про свої враження від "Перспективи". З коментарями деяких з них ви, шановні читачі, вже знайомились на сторінках газети "Крила України". Розповіді інших учасників ви прочитаєте у цьому та наступних матеріалах, присвячених комплексу навчань "Перспектива-2012".





– Нинішній рік був особливим, адже змінено підходи не лише до підготовки особового складу, а й до проведення навчань, – розповідає заступник командувача Повітряних Сил з бойової підготовки – начальник управління бойової підготовки Командування ПС ЗС України генерал-лейтенант Віктор Сидаш. – На передній план виходила робота кожного військовослужбовця на полігоні та рівень індивідуальної майстерності. Тому як авіатори, так і фахівці зенітних ракетних військ Повітряних Сил, прибули на "Перспективу" добре підготовленими. Було виділено достатньо ресурсів, щоб здійснити всю необхідну підготовку ще у місцях постійної дислокації. Тому під час навчань було виконано все, що заплановано, в повному обсязі і без жодних обмежень. Перед нами ставилось завдання відпрацювати весь комплекс навчань на базі 2 ракетних полків. Головна мета – перевірити на практиці дієвість нової перспективної штатної структури підрозділів, порядок управління силами і засобами. Авіація, ЗРВ своє завдання виконали. Всі цілі знищено. Наступного року в планах – дещо розширити формат навчань.

– Значним здобутком для Повітряних Сил є те, що цього року до ЛМЗ залучалась рекордна за останні роки кількість молодих льотчиків. Аж сімнадцять. Це стало можливим завдяки спланованим і втіленим у життя ініціативам Президента України – Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України, Міністра оборони, начальника Генерального штабу – Головнокомандувача ЗС та командувача Повітряних Сил. При відповідному фінансуванні суттєво збільшилась справність літаків та більш ніж удвічі, у порівнянні з минулим роком, зріс наліт льотчиків. Особливо порадувала підготовка молоді. Вони впорались з усіма поставленими завданнями. Всі повітряні мішені були збиті. Пілоти впевнено себе почувають під час повітряних боїв. Тож можу із впевненістю заявити, що ми готуємо достойну зміну військових льотчиків, – прокоментував заступник командувача з авіації – начальник авіації Командування Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенант Василь Нікіфоров, який керував льотно-методичним збором.

У свою чергу, заступник керівника ЛМЗ полковник Анатолій Кривоножко, начальник авіації ПвК "Південь", розповів про завдання, які вирішувались паралельно з "Перспективою", а також про цьогорічні особливості підготовки льотчиків у Повітряному командуванні:

– Крім основних завдань – підготовки молодого льотного складу до несення бойового чергування в системі протиповітряної оборони України і забезпечення стрільб ЗРВ Повітряних Сил і Сухопутних військ, протягом усього ЛМЗ вирішувалась й низка інших завдань. Це експериментальні пуски ракет в рамках процедури подовження їх ресурсу.

Як повідомлялось раніше, під час ЛМЗ було здійснено завершальний етап підготовки одного льотчика до демонстраційного польоту на "Авіасвіті". Це – підполковник Олександр Оксанченко. В цьому напрямку триває підготовка ще одного льотчика на Су-27, це підполковник Дмитро Фішер. Те, що стосується нашої 204-ї бригади, то зараз розпочав підготовку до демонстраційних польотів з виконанням вищого пілотажу на малих висотах на літаку МіГ-29 командир бригади полковник Олексій Марченко. Ми відібрали ще одного кандидата для цього, який також невдовзі розпочне готуватись. І якщо надалі буде виділятись необхідна кількість пального, а я думаю що так і буде, то проблем із підготовкою у нас не буде.

Також деякі льотчики підтримали рівень натренованості на маневрені повітряні бої, проводили перехоплення та польоти на малих висотах – різні типи завдань, з метою просування на перший і другий клас. На даний час деякі льотчики вже готові до складання на клас, але підтвердження та присвоєння класної кваліфікації повинно здійснюватись у встановлений мінімум погоди. Відповідно вдень – другий та вночі – перший клас. Тому, паралельно з проведенням зборів і виконанням поставлених завдань, проводилася підготовка льотного складу на клас, але складання відбудеться пізньої осені, коли буде мінімум погоди.

Якщо проаналізувати підготовку молодого льотного складу за попередні роки, то, наприклад, минулого року в нашому ПвК середній наліт на молодого льотчика складав близько 22 годин. За вимогами керівних документів,


Генерал -лейтенант Василь Нікіфоров.

потрібно 150 годин на третій клас і близько 200 годин до першого класу. Тобто, якщо брати тільки по нальоту, підготовка льотчика на перший клас буде складати майже 14 років. Це доволі копіткий і затратний процес. Підготовка коштує мільйони доларів, якщо починати з курсанта. В цьому році наліт у молодих льотчиків вже перевищив 40-50, а у деяких навіть 60 годин. При такому нальоті відповідно і терміни скорочуються удвічі. Тобто 6-7 років. Але, якщо розглядати систему підготовки ще за часів СРСР, коли наліт перевищував 110-120 годин на рік, процес підготовки льотчика першого класу складав 3-4 роки.

Добре, що і керівництво держави, і наше оборонне відомство, і ми зі свого боку – всі чудово розуміють, до чого треба прагнути. Вже зроблено немало конкретних кроків у цьому напрямку. Ми намагаємося досягнути тієї ж інтенсивності польотів, того темпу підготовки. Якщо динаміка продовжуватиметься, буде регулярне і безперебійне постачання пального у достатній кількості, то через декілька років ми досягнемо тих показників, за якими готуватимемо першокласних льотчиків вже за 4 роки.

Візьміть, приміром, ситуацію 5-7 років тому. Пального катастрофічно не вистачало. В авіаційних частинах працювали тільки на підтримання навичок вже підготовленого льотного складу, який ніс бойове чергування. А на підготовку молоді залишались краплі. Відповідно складалась ситуація, коли після 3-4 років молодий льотчик, що не літає, втрачав мотивацію. Він вважав себе таким, що не відбувся... Багато молоді в той скрутний для авіації час покидали службу в Збройних Силах та йшли на "гражданку"...

Але стан справ змінився. Зараз льотчики бачать, що вони потрібні. Що керівництво держави приділяє їм відповідну увагу. Виділяється пальне, відновлюються і модернізуються літаки... Після випуску з ХУПСу приходять в авіаційні бригади льотчики, молоді лейтенанти, у них очі горять, є бажання постійно працювати над собою, оволодівати льотною програмою. Хочуть вчитись, переймати досвід у старших, є прагнення, а головне перспективи до кар'єрних висот.

На даний час ситуація в авіаційних частинах стабілізувалась, такого серйозного відтоку кадрів, як у минулі роки, вже немає. Льотний склад з оптимізмом дивиться в майбутнє. Якщо льотчик літає – у нього є перспективи. По-перше – це просування за програмою, а це, у свою чергу, запорука того, що він буде просуватись вгору і по посадах.

Адже якщо льотчик не підвищує свою фахову майстерність, то його кандидатуру не розглядатимуть на вищу посаду, наприклад інструктора. Бо рівень підготовки – основний критерій.

Ось наведу приклад мотивації і прагнення до самовдосконалення молоді. Минулого року в наше ПвК прийшли троє молодих лейтенантів – випускників ХУПСу. Двоє з них служать в Севастопольській бригаді, яка приймала в себе ЛМЗ. Хлопці не беруть участі в зборі, але практично щодня знаходилися на аеродромі, де кипіла льотна робота... Вони знають, що наступного року – їх черга. Вже вони сидітимуть за штурвалом і триматимуть мішень на прицілі. От і приходили, спілкувалися з колегами, переймали досвід, аби наступного року бути в числі кращих. Є інтенсивна льотна підготовка – є мотивація льотчиків!



Закінчення на 15 стор.



Серед новинок, котрими вразив 8-й міжнародний авіакосмічний салон "АВІАСВІТ-XXI" фахівців, був і навчально-бойовий літак Л-39, модернізований на ДП Одеський авіаційний завод.

Модернізований Л-39 – "літаюча парта" для сучасних пілотів

Необхідність модернізації цього літака назрівала давно. Створений в кінці 60-х та в 1972 році прийнятий на озброєння як основний навчальний літак ВПС армій країн Варшавського договору, вже більше півстоліття Л-39 залишається незмінним у своїй базовій конфігурації. "Надійний", "простий в управлінні", "перевірений часом" – ці та десяток інших схвальних епітетів, проте, не можуть приховати головну його ваду: літак застарів. Перш за все, морально. В роки, коли цей навчально-бойовий літак приймався на озброєння, після завершення навчання на Л-39 льотчики освоювали винищувачі другого (МіГ-21 різних модифікацій) та третього (МіГ-23 та Су-17 різних модифікацій) поколінь. За існуючою на той час методикою навчання льотчиків можливостей Альбатроса, як назвали свій Л-39 виробники з Чехословаччини, вистачало для якісного навчання та безболісного переходу на основний тип літака.

Проте з надходженням у війська бойових літаків четвертого покоління стало зрозуміло, що Л-39 потрібна заміна. Вже наприкінці 80-х керівництво ВПС Радянського Союзу планувало прийняття на озброєння нового навчально-бойового літака, котрий би забезпечував підготовку пілотів літаків четвертого покоління – МіГ-29 та Су-27. З ряду причин тоді цим планам не вдалося отримати путівку в життя. Проте це не означає, що відпала потреба в новому навчально-бойовому комплексі. На рубежі століть Росія, найбільший в світі на сьогодні експлуатант Л-39, прийняла рішення випускати новий навчально-бойовий літак Як-130. Основна концепція створення цього літака, що відповідає сучасним світовим тенденціям, – кабіна "літаючої парти" має бути максимально наближена за розташуванням основних приладів та органів керування до кабіни бойового літака, на який пересяде той, хто навчається. Льотчику не потрібно засвоювати новий алгоритм управління літаком, змінювати зони підвищеної уваги в польоті та при виконанні бойових завдань. Літаки подібної конфігурації та призначення пропонують на світовому ринку озброєнь не лише Росія з літаками Як-130 та МіГ-АТ, а й Республіка Корея (KAI T-50 Golden Eagle), Італія (Aermacchi M-346) та Китай (Hongdu L-15). Здавалося, час Альбатросів проходить...

Повітряним Силам Збройних Сил України новий навчально-тренувальний літак для навчання курсантів та вдосконалення навиків пілотування стройових льотчиків теж необхідний. Проте "списувати" існуючий парк Л-39, багато з яких при проведенні необхідних відновлювальних робіт ще можуть довго служити "навчальною партою", у командування не піднімалася рука, хоча невідповідність існуючої бойової машини вимогам сьогодення було видно, що називається, "неозброєним оком". Варіант розв'язання дилеми запропонували авіаремонтники з Одеси: літак потрібно модернізувати, "підтягнувши" до рівня сучасних вимог.

В першу чергу звернули увагу на двигун. Надійний АІ-25ТЛ за авторського супроводу державного підприємства "Івченко-Прогрес" модернізовано в профіль АІ-25ТЛШ. Теоретичні розробки з модернізації двигуна були виконані конструкторами Державного підприємства "Івченко-Прогрес". До цієї роботи залучалися спеціалісти кількох українських та російських підприємств. Так, система постачання пального модернізувалася одеситами спільно з фахівцями Омського машинобудівного конструкторського бюро. Результат такої співпраці – на оновленому двигуні встановлений паливний насос та паливний регулятор серії Ш, зі збільшеною подачею пального на максимальному режимі, що дозволило отримати підвищення тяги двигуна. Удосконалення конструкції регулятора дозволило вдвічі скоротити час прийомистості на малих і середніх висотах. До того ж, час прийомистості модернізованого двигуна регулюється в залежності від висоти і швидкості польоту.

Серед "новинок", що відрізняють модифікований двигун, – додатковий приймач повного тиску повітря на вході в двигун. Він забезпечує роботу пневмомеханічного агрегату програмного регулювання кута установки регульованого вхідного направляючого апарата компресора високого тиску. Цей регулятор змінив двопозиційний гідромеханічний. Це дозволило разом з новим приводом лопаток регульованого вхідного направляючого апарата компресора високого тиску реалізувати плавну зміну кута встановлення лопаток в залежності від режиму роботи двигуна, що підвищило запаси газодинамічної стійкості двигуна. Спеціалісти Одеського ВАТ "Елемент" теж внесли свою частку в оновлення двигуна. Замість існуючого регулятора температури ними запропоновано більш надійний і точний електронний блок.

Встановлені на АІ-25ТЛШ нові та удосконалені системи та агрегати дозволили збільшити на 9% тягу літака на малих і середніх висотах і скоротити вдвічі час прийомистості двигуна – до 5-ї – 6-ї секунд, що суттєво поліпшує льотно-технічні та маневрені характеристики Л-39.

Для забезпечення перенавчання курсантів в найкоротші терміни для подальшого управління бойовою машиною на третьому етапі підготовки на літак встановлюється бортовий тренажерний комплекс, який максимально наближає інформаційно-керуюче поле кабіни екіпажу до існуючих і модернізованих літаків типу МіГ-29 і Су-27. Це також дозволяє використовувати Л-39 для навчально-бойової підготовки льотчиків у стройових частинах, в тому числі в режимі симулятора.

Бортовий тренажерний комплекс БТК-39, розроблений одеситами разом з київським КП СПБ "Арсенал", забезпечує вирішення навчальних завдань, пов'язаних як з навчанням техніки пілотування і літаководіння, так і ведення всеракурсного повітряного бою і націлювання авіаційних ударів по наземних і повітряних цілях вдень і вночі, в будь-яких метеорологічних умовах і з повною імітацією застосування всіх існуючих засобів авіаційного ураження.

До складу бортового тренажерного комплексу модернізованого Л-39 входять:

– Бортовий обчислювальний комплекс;

– Процесор вирішення бойових завдань;

– Індикатор на лобовому склі передньої кабіни;

– Багатофункціональні кольорові індикатори МФІ з розширеними можливостями в передній і задній кабінах пілотів;

– Супутникова навігаційна система;

– Система повітряних сигналів;

– Система відеореєстрації для запису інформації з ІЛС і МФІ в передній кабіні;

– Ручки керування літаком і двигуном, допрацьовані за принципом "Хотас";

– Імітатори органів управління авіаційними засобами ураження;

– Процесор обробки реальних польотних даних;

– Система введення-передачі даних.

В ході доопрацювання літака типу Л-39 встановлюється сучасний бортовий реєстратор польотної інформації "БУР-4-1" Київського ВАТ "Науково-технічний комплекс Електронприлад", з розширеним переліком реєстрованих параметрів, що збільшує достовірність одержуваної інформації про стан систем і дій льотного складу в польоті.

Вартість однієї льотної години при введенні в навчальний процес модернізованого Л-39 зменшується приблизно в три рази в порівнянні з підготовкою на літаку типу Су-27 і в два з половиною рази при підготовці на літаку МіГ-29.



Для авіаційного полку, що має на озброєнні винищувачі Су-27 або МіГ-29, при використанні в бойовій підготовці модернізованого літака Л-39 з бортовим тренажерним комплексом економія коштів за 1 рік складе:

– для винищувального полку на літаках типу МіГ-29 – 8,6 млн. дол. США;

– для винищувального полку на літаках типу Су-27 – 12,8 млн. дол. США.

Спеціалісти та українські високопосадовці, котрі уважно оглянули модернізований L-39 під час авіасалону, відзначили, що оновлений літак значно більше відповідає сучасним підходам до навчання військового льотчика та дозволяє готувати їх набагато ефективніше, у порівнянні з літаками базової версії.

Віктор Гедз.
"Крила України".
Фото автора.

Тренажер майбутніх соколів



Закінчення. Початок на 1 стор.

Тренажер належить до класу повнофункціональних авіаційних тренажерів 4-го покоління з окремими ознаками тренажерів 5-го покоління. Він побудований за класичною схемою та складається з наступних чотирьох основних компонентів:

– Імітатор кабіни літака, що відтворює відсік фюзеляжу літака. Кабіна за своїм складом і розміром цілком відповідає літакові. В ній встановлено 57 імітаторів приладів та органів керування, які виготовлені на основі штатних приладів; 5 спеціалізованих периферійних контролерів та 7 блоків спряження.

– Інформаційно-обчислювальний комплекс тренажера та спеціальне програмне забезпечення, що імітує роботу основних штатних систем і обладнання літака, забезпечує моделювання в реальному масштабі часу динаміку польоту літака, зовнішніх умов, навігаційної обстановки, акустичних шумів. Комплекс забезпечує імітацію льотних характеристик літака у всьому діапазоні висот, швидкостей, центрувань, навантажень, кутів атаки та ковзання. В усіх режимах моделювання забезпечується імітація впливу на поводження і характеристики літака його маси, центрування, режиму роботи силової установки, положення поверхонь кресання, злітно-посадкової механізації та шасі.

– Робоче місце інструктора та другого пілота, яке включає 3 електронно-обчислювальні машини, 5 моніторів, 3 клавіатури, шарів вказівник, принтер, 2 засоби керування типу "джойстик" та спеціальне програмне забезпечення, що надає можливість керування і контролю за якістю виконання дій льотчиком, встановлення і зміни початкових умов польоту, можливість керування роботою окремих систем тренажера, контролю стану електронно-обчислювальних машин, інформаційно-обчислювального комплексу, відеоспостереження за діями того, хто навчається, введення та зняття відмов функціональних систем і обладнання літака.

– Система візуалізації літака, що включає 3 графічні станції, пристрій відображення зі сферичним екраном з полем зору у 180˚ по горизонталі та 45˚ по вертикалі, 3-вимірні моделі районів польотів розміром 400х400км, побудовані на основі електронних карт реальних районів землі та спеціальне програмне забезпечення, що надає можливість видачі пілоту візуальної інформації про позакабінний простір, про положення літака щодо земних орієнтирів і лінії обрію, а також про характеристики руху літака щодо цих об'єктів у разі імітації нічних, сутінкових та денних умов видимості, за умов різної висоти нижньої та верхньої границь хмарності.



Тренажер ТКС-Л39 забезпечує можливість відпрацювання льотчиком наступних основних задач:

Підготовка і контроль обладнання літака до польоту.

Підготовка двигуна до запуску, запуск і випробування двигуна на землі, запуск у повітрі.

Рух літака по рубіжним доріжкам і злітно-посадковій смузі у денних і нічних умовах при простих та складних метеоумовах.

Зліт і набір висоти з візуальною видимістю злітно-посадкової смуги, прилеглої місцевості і лінії обрію, зліт у нічних умовах з візуальною видимістю засобів нічного старту.

Пілотування літака за приладами і візуально в повному експлуатаційному діапазоні швидкостей, висот, кутів крену і тангажу, у граничній ділянці параметрів польоту літака у ручному та директивному режимах керування із використанням наявних на борту приладів, пілотажно-навігаційного обладнання і систем.

Вирішення задач повітряної навігації із використанням радіотехнічних засобів і візуально.

Виконання візуального польоту на малих висотах із обльотом перешкод.

Пошук, виявлення, розпізнавання наземних, зокрема малорозмірних, надводних і повітряних цілей, виконання прицілювання і застосування авіаційних засобів ураження, розміщених на літаку, вдень, вночі в простих метеоумовах.

Виконання групового польоту, польоту в парі за ведучим.

Виконання фігур складного пілотажу.

Ведення радіообміну.

Виконання передпосадкового маневру, заходу на посадку, посадки з використанням радіотехнічних засобів і візуально у денних і нічних умовах, в простих та складних метеоумовах.

Відпрацювання дій льотчика в особливих випадках польоту під час різного роду відмов обладнання і систем літака, при виникненні аварійних ситуацій, передбачених посібником з льотної експлуатації літака.

ТКС-Л39 є високоефективним автоматизованим навчально-тренувальним засобом. Він дозволяє відпрацьовувати 100% підготовчих вправ, не менше 85% вправ з пілотування, 75% справ з бойового застосування та дій в особливих випадках польоту.

Ефективне використання тренажеру передбачає наявність висококваліфікованого обслуговуючого персоналу, а саме: старшого інструктора – військового льотчика, який має практичний досвід пілотування; інструктора, техніка-електронщика, який володіє методами обслуговування, тестування та ремонту сучасних засобів обчислювальної техніки та радіоелектронного обладнання літака.

Наразі в навчально-тренувальному комплексі Харківського університету Повітряних Сил встановлено перший зразок ТКС-Л-39. Вже проведені необхідні випробування, проводяться тренувальні польоти офіцерів льотно-викладацького складу льотного факультету університету, а також починаються перші навчально-тренувальні польоти курсантів старших курсів спеціальності "Льотна експлуатація та бойове застосування літаків". За словами досвідчених льотчиків, що випробували новий тренажер, та обслуговуючого персоналу комплексу, він відмінно виконує поставлені задачі для підготовки молодого льотного складу..

Використання даного комплексу надає можливість отримання та вдосконалення курсантами умінь та навичок з пілотування літака Л-39С перед виконанням реальних польотів, а також забезпечує підтримування навичок льотного складу стройових частин, що безперечно відіграє важливу роль у підвищенні рівня безпеки польотів.

Коментуючи встановлення комплексного тренажера літака L-39 в Харківському університеті Повітряних Сил заступник командувача з бойової підготовки – начальник управління бойової підготовки командування Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Віктор Сідаш зазначив:

– Тренажери сприяють підготовці льотчиків та роблять її значно дешевшою. У ХУПСі це вже другий сучасний повнофункціональний тренажер для підготовки льотного складу. У 2008 році там був встановлений комплексний процедурний тренажер вертольоту Мі-8МТВ – КТВ-8МТВ ТОВ Науково-виробниче об'єднання "Авіва" з Кременчука. Він активно використовується в підготовці курсантів льотного факультету, проте його можливості дещо обмежені. Сучасний тренажерний комплекс ТСК-Л39, створений Львівським ТОВ "Маркет-Матс", відповідає існуючим нині світовим вимогам до подібних комплексів. Це визнають не лише наші фахівці, а й військові льотчики провідних армій світу, котрі мали можливість "літати" на тренажерному комплексі винищувача МіГ-29 цих же розробників, який в 2009 році був встановлений в одній з бригад тактичної авіації.

В командуванні ПС ЗС України розроблено план оновлення тренажерної бази для підготовки льотного складу. До 2016 року кожна бригада матиме власний тренажер за типом основного бойового літака. Крім того, сучасні тренажери будуть встановлені в нашому Центрі бойової підготовки. Зараз там функціонує сучасний повномасштабний комплексний тренажер для підготовки груп керівництва польотами.

Наступного року ми плануємо оснастити тренажерними комплексами всі винищувальні бригади тактичної авіації. Для цього на 2013 рік заплановано закупівля двох тренажерів літаків МіГ-29 та, в залежності від фінансування, тренажера Су-27. У подальшому будуть закуплятися комплексні тренажери бомбардувальників Су-24 та штурмовиків Су-25. Все залежатиме від стабільного фінансування.

Віктор Гедз.
"Крила України".
Фото Андрія Пільщикова.

СПІВРОБІТНИЦТВО

"Маємо багато спільного – нас об'єднує авіація"

Минулого тижня делегація оперативного командування Військово-повітряних сил Італійської Республіки на чолі з командувачем оперативного командування Військово-повітряних сил генерал-полковником авіації Мірком Дзуліані в рамках офіційного візиту в Україну відвідали Васильківську бригаду тактичної авіації Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України. Італійську делегацію супроводжували представники командування Повітряних Сил Збройних Сил України під керівництвом першого заступника командувача Повітряних Сил генерал-майора Сергія Дроздова.



Упродовж робочої зустрічі відбувся брифінг-презентація на тему: "Сучасний стан та завдання авіаційної бригади", під час якого командир бригади підполковник Іван Петренко ознайомив італійських авіаторів з історією та життєдіяльністю частини, завданнями сьогодення та перспективами розвитку військового колективу.

Окрім брифінгу італійська делегація також відвідала будинок висотного спорядження, ознайомились з можливостями вітчизняного авіаційного тренажера літака МіГ-29 (КТС-21У), оглянули авіаційну техніку та озброєння на аеродромі, поспілкувались з льотчиками та інженерно-технічним складом.

– Ми розмовляємо на різних мовах, живемо в різних країнах, але маємо багато спільного – нас об'єднує авіація, ми прагнемо до співпраці і це головне, – зазначив командувач оперативного командування Військово-повітряних сил Італійської Республіки генерал-полковник авіації Мірк Дзуліані.

На завершення візиту, сторони обмінялись пам'ятними сувенірами.

Любов Киналь.
м. Васильків.
Фото автора.

АВІАПАРК

Минобороны РФ закупает Ил-476

Министерство обороны России подписало контракт на покупку 39 новых военно-транспортных самолетов Ил-76МД-90А (Ил-476). Сумма сделки составила 140 миллиардов рублей, или по 3,5 миллиарда рублей за самолет. Соглашение было подписано сразу после первого полноценного испытательного полета самолета, который состоялся в Ульяновске 4 октября.



Ранее сообщалось, что Министерство обороны не планировало закупать новый самолет, заявляя о необходимости его доработок. Однако президент России Владимир Путин сумел убедить министра обороны Анатолия Сердюкова купить новые транспортники. "Это первый практически новый самолёт, который российский авиапром произвёл за последние двадцать лет. Я вас ещё раз с этим поздравляю и попрошу подписать контракт", – сказал Сердюкову Путин после первого полета Ил-476.

Изначально стоимость одного Ил-476 составляла около 3,7 миллиарда рублей, а предварительная версия контракта подразумевала поставку 41 такого самолета. Тем не менее, департамент ценообразования Министерства обороны России потребовал от авиастроителей снизить стоимость на десять процентов.

Военное ведомство и Объединенная авиастроительная корпорация долго не могли договориться о стоимости Ил-476. К конкретному соглашению стороны сумели придти только после личных переговоров между Сердюковым и президентом ОАК Михаилом Погосяном. В итоге, ценовые параметры были оставлены прежними, но объем покупки сократился на два самолета.

После подписания контракта, президент России распорядился в течение трех недель создать список потенциальных заказчиков Ил-476. Предполагается, что другие российские ведомства, помимо Минобороны, закупят около ста единиц Ил-476. Ожидается также, что самолет закупят гражданские компании, занимающиеся авиагрузоперевозками. По предварительной оценке, заказ в 139 Ил-476 позволит загрузить завод "Авиастар-СП", выпускающий такие транспортники, вплоть до 2018 года.

Транспортник Ил-476, представляющий собой глубокую модернизацию Ил-76МД, впервые поднялся в воздух 22 сентября 2012 года. Он оснащен новыми двигателями ПС-90А-76 и усиленным крылом. Максимальная взлетная масса самолета составляет 210 тонн при грузоподъемности в 60 тонн. Ил-476 получит полностью "стеклянную" кабину пилотов. Он способен развивать скорость до 850 километров в час и выполнять полеты на расстояние до шести тысяч километров.

ПРИХОВАНА ЗАГРОЗА



КНДР заявила о способности "достать" США

Северная Корея располагает ракетами дальнего радиуса действия, способными поразить территорию США. Об этом 9 октября сообщило Центральное телеграфное агентство КНДР. В нем, в частности, говорится, что "стратегические ракетные силы Северной Кореи способны поражать американские цели не только на Корейском полуострове, но и в Японии, на острове Гуам, а также на материковой территории США".

Какие-либо технические характеристики таких ракет в распространенном ЦТАК сообщении не приводятся. Подобным параметрам, предположительно, соответствует межконтинентальная баллистическая ракета "Тхэпходонг-2", разрабатываемая Северной Кореей. Однако пока все проведенные испытания "Тхэпходонг-2" завершались неудачей.

Заявление о наличии ракет дальнего радиуса действия власти КНДР сделали на следующий день после того, как стало известно, что США разрешили Южной Корее увеличить дальность наступательных ракетных комплексов с 300 до 800 километров. Такой шаг означает, что в радиусе действия южнокорейских ракет теперь окажется вся территория Северной Кореи, а также часть территории Китая и Японии.

В марте 2012 года КНДР в обмен на продовольственную помощь от США согласилась ввести мораторий на запуски ракет дальнего радиуса действия, а также не проводить испытания ядерного оружия и допустить инспекторов МАГАТЭ на свои ядерные объекты. Однако уже в апреле власти КНДР объявили о выходе из соглашения, обвинив США в том, что они не выполняют свою часть договора.

ВИПРОБУВАННЯ

"БраМос" стала почти стратегической

Индия произвела испытания доработанной сверхзвуковой крылатой противокорабельной ракеты "БраМос". Отличие от базового варианта заключается в системе наведения, используемой в российских стратегических ракетах Х-101 и Х-555. Испытания обновленной ракеты, разрабатываемой совместно Россией и Индией, были признаны успешными.

Система наведения от Х-101 и Х-555 на "БраМос" дублирует уже установленную на ракету инерциально-доплеровскую, а коррекция теперь производится и сигналом GPS-ГЛОНАСС. Благодаря такой доработке удалось значительно повысить точность крылатой ракеты. По словам источника газеты, в результате доработки "БраМос" теперь превосходит класс оперативно-тактических ракет, но несколько не дотягивает до стратегического класса.



Стратегические ракеты Х-101 и Х-555 входят в состав вооружения российских дальних бомбардировщиков-ракетоносцев Ту-95МС и Ту-160. Х-101 способна поражать цели на дальности до 5,5 тысячи километров при массе ядерной боевой части в 400 килограммов. Для Х-555 эти показатели составляют две тысячи километров и 410 килограммов соответственно. Х-555 и Х-101 способны развивать скорость до 920 и 970 километров в час соответственно.

По предварительным оценкам, обновленная "БраМос" встанет на вооружение Индии уже в 2013 году. В первую очередь она пополнит номенклатуру вооружений истребителей Су-30МКИ. "БраМос" способна нести различные типы боевой нагрузки, включая и ядерную боеголовку. Таким образом, некоторые Су-30МКИ ВВС Индии получат статус стратегических самолетов.

В основе сверхзвуковой ракеты "БраМос" лежит российская ракета "Яхонт". Российско-индийская ракета способна развивать скорость, превышающую скорость звука в 2,5-2,8 раза, и поражать цели на дальности до 500 километров. В ней широко применяются технологии малозаметности. "БраМос" создается в трех основных вариантах для наземного, морского и воздушного базирования.



США рассекретили летающую тарелку

Национальный архив США впервые опубликовал секретные чертежи летающей тарелки, которую разрабатывали в 1950-х годах для американских ВВС. Аппарат получил название Project 1794 ("Проект 1794").

Согласно размещенным в Интернете документам, датированным 1 июня 1956 года, летающая тарелка была рассчитана на вертикальный взлет и посадку и должна была развивать скорость от трех до четырех чисел Маха (от 3200 до 4300 километров в час). Предельная высота полета тарелки – свыше 30 километров, а максимальная дальность – около 1800 километров.

На разработку прототипа планировалось потратить от полутора до двух лет. Бюджет проекта составлял 3,16 миллиона долларов. Как отмечает журнал The Wire, это примерно соответствует 26,6 миллионам долларов в сегодняшних ценах.

Причины завершения проекта не известны. По данным The Wire, проект другой летающей тарелки был свернут в 1960 году ввиду того, что специалистам не удалось добиться требуемой высоты полета тарелки. Аппарат поднимался, в среднем, на высоту человеческого роста. Разработкой прототипов летающих тарелок для ВВС США, включая Project 1794, в частности занималась канадская компания Avro Aircraft. В общей сложности канадцы построили для Пентагона две пробные летающие тарелки.

РИНОК ОЗБРОЄННЯ

Замыкающие рейтинг

Крупнейшие производители вооружения России оказались на последних местах в рейтинге Transparency International, в котором оборонные компании распределены по прозрачности. Фактически оборонщиков оценили по их готовности давать взятки чиновникам для получения заказов.

Авторы доклада распределили участников рейтинга на основе сведений об антикоррупционных мероприятиях, которые были готовы представить сами компании. В качестве оценки прозрачности использовались латинские буквы от A до F.

Почти половина представленных в рейтинге компаний получила низкую оценку – E и F. В их число вошли российские ГАЗ, "РТИ Системы", концерн ПВО "Алмаз-Антей", "Вертолеты России", "Сухой", "Иркут", корпорация "Тактическое ракетное вооружение", тульское "КБ приборостроения" и "Объединенная двигателестроительная корпорация".

Самая прозрачная компания – американская корпорация Fluor – получила оценку A. Категория B представлена японской Fujitsu, европейскими Accenture, BAE Systems, Meggitt, Serco Group, Thales и американскими Hewlett-Packard, Northrop Grumman, United Technologies. В докладе отмечается, что для половины этих компаний оборонный бизнес не является профильным. К примеру, в выручке Fluor оборонные заказы составляют 9 процентов, у Fujitsu этот показатель составляет один процент.

В группе C оказались такие известные компании, как Boeing, EADS, Finmeccanica, Lockheed Martin, Rolls-Royce, Saab. В категорию D включены корпорация AAR, Embraer, Hindustan Aeronautics, Rafael, NEC.

Transparency International проанализировала данные 129 корпораций, производящих около 90 процентов мирового вооружения и военного оборудования. Их суммарный оборот организация по борьбе с коррупцией оценила в 10 триллионов долларов.

ПЕРСПЕКТИВА

В течение ближайших 5 лет Индия реализует 58 космических проектов

В течение ближайших 5 лет Индия планирует реализовать 58 космических проектов, включая запуск космических кораблей на Луну и Марс, запуск эксклюзивного спутника для 24-часового слежения за ситуацией в стране, а также сотен ретрансляторов. Об этом сообщило агентство Пресс Траст оф Индиа.



Индийская Организация космических исследований также планирует создать собственную версию системы глобальной навигации. Для этого в ходе реализации принятого на прошлой неделе правительством 12-го пятилетнего плана будут запущены 7 спутников, которые образуют Индийскую региональную навигационную спутниковую систему.

Издержки космических ведомств в соответствии с 12-м планом составят 397 млрд рупий (около 7 млрд долларов США).

"В ходе выполнения 12-го пятилетнего плана будут реализованы 58 проектов, включая 33 спутниковых и 25 пусковых проектов", — сообщается со ссылкой на 12-й пятилетний план.

Космическое агентство также разрабатывает специальный спутник для получения изображений земной поверхности, который будет запущен на орбиту на высоте 36 тыс. км, чтобы осуществлять круглосуточное наблюдение и помогать в ликвидации последствий стихийных бедствий, наводнений, лесных пожаров, а также следить за проблемными участками государственной границы, отмечается в сообщении, передает агентство Синьхуа.

ЗАРАДИ ЗАХИСТУ ЗЕМЛІ

Роскосмос хочет установить маяк на приближающийся астероид Апофис



Роскосмос планирует осуществить после 2020 года проект по запуску к потенциально угрожающему Земле астероиду Апофис космического аппарата, с помощью которого на поверхность астероида будет брошен радиомаяк, заявил глава Роскосмоса Владимир Поповкин.

"Много говорится о сближении с землей астероида Апофис в 2036 году. Мы разрабатываем проект, предполагающий посадку на астероид специального модуля с целью установки на Апофисе радиомаяка, который сможет работать и после выработки ресурса самого космического аппарата", – сказал Поповкин, выступая в Институте космических исследований (ИКИ).

Он уточнил, что Роскосмос не планирует доставлять с Апофиса на землю полезные ископаемые.

"Мы не собираемся, как это предлагают некоторые предприниматели, добывать на астероидах какие-то полезные ископаемые, мы просто установим там радиомаяк", – заключил глава Роскосмоса.

Ранее сообщалось, что российские ученые планируют до 2020 года отправить к астероиду Апофис автоматическую исследовательскую станцию, которая оставит рядом с ним искусственный спутник-радиомаяк, что позволит с высокой точностью определить орбиту астероида и выяснить, насколько велика угроза его столкновения с Землей.

Такие планы содержатся в проекте программы исследований Солнечной системы до 2025 года, подготовленном учеными РАН.

В документе, имеющемся в распоряжении РИА "Новости", отмечается, что 300-метровый астероид Апофис (2004 MN4) привлекает наибольшее внимание, поскольку является в данный момент самой серьезной известной космической угрозой для Земли. В 2029 году это тело пройдет от нашей планеты на расстоянии лишь около 36 тысяч километров – на высоте орбит геостационарных спутников. Оказавшись в непосредственной близости от Земли, Апофис может изменить свою орбиту так, что при следующем сближении с планетой в 2036 году может столкнуться с ней.

РОЗВИТОК

ИСС проведет конкурс на реконструкцию производства спутников

"Информационные спутниковые системы" имени академика М.Ф. Решетнева" (ИСС, Железногорск) объявило открытый конкурс на реконструкцию и техперевооружение сборочного и испытательного производства спутников (корпус №21) с максимальной ценой контракта 6,337 миллиарда рублей, сообщается на сайте госзаказа.

Заявки принимаются до 1 ноября 2012 года, подведение итогов состоится 7 ноября. Сроки исполнения контракта – с ноября 2012 года по октябрь 2016 года. Заказ финансируется по программе развития ОПК 2011-2020 годов, сообщается в конкурсной документации.

Согласно заданию на проектирование, корпус №21 предназначен для обеспечения сборки высокочастотных и электрорадиоиспытаний составных частей, систем и космических аппаратов, производимых на базе платформы "Экспресс-2000".

ОАО "Информационные спутниковые системы" имени академика М.Ф. Решетнева" – предприятие российской космической отрасли, создано 3 марта 2008 года путем преобразования ФГУП "НПО ПМ" (образовано в 1959 году). ИСС владеет технологиями полного цикла создания космических комплексов от проектирования до управления космических аппаратов на всех орбитах – от низких круговых до геостационарных. В 2010 году доля ИСС на отечественном рынке по числу изготовленных и запущенных космических аппаратов составила 78,5%, в 2009 году – 47,6%. На мировом рынке в 2010 году – 17,8%, в 2009 году – 3,2%, передает РИА "Новости".

ПРИВАТНИЙ КОСМОС



Первый коммерческий полет МКС начался

8 октября 2012 года с площадки SLC-40 станции ВВС США "Мыс Канаверал" стартовыми расчетами компании SpaceX при поддержке специалистов NASA и боевых расчетов 45-го космического крыла ВВС США осуществлен пуск ракеты-носителя Falcon-9 с грузовым транспортным кораблем Dragon (CRS 1). Примерно через 10 минут после старта Dragon отделился от ракеты-носителя и вышел на околоземную орбиту с параметрами 203 x 326 км и наклонением 51,7 градуса. Еще через две минуты полностью раскрылись солнечные батареи.

Через час после запуска от аппарата отделился "попутчик" – спутник Orbcomm OG2, который выводится на орбиту по контракту SpaceX с одноименной телекоммуникационной фирмой.

Это первый коммерческий рейс на МКС частного корабля, созданного компанией SpaceX, передает РИА "Новости".

Dragon в ходе первого "коммерческого" полета к МКС доставит на станцию около 450 килограммов научного груза и заберет обратно на Землю примерно столько же, сообщили журналистам участники пресс-конференции НАСА.

Второй по счету "коммерческий" полет частного космического корабля Dragon предварительно запланирован на вторую половину января 2013 года, сообщила журналистам президент SpaceX Гвин Шотвелл (Gwynn Shotwell), передает РИА "Новости".

ДОСЯГНЕННЯ

"Радиоастрон" составил первую карту активной галактики – квазара

Российский космический радиотелескоп "Радиоастрон" ("Спектр-Р") впервые составил карту активной галактики 0716+714, сообщил сотрудник Астрокосмического центра Физического института имени Лебедева (ФИАН) Юрий Ковалев.

По словам Ковалева, сделана первая карта квазара – активной галактики, в центре которой находится сверхмассивная черная дыра, от которой выбрасываются струи очень горячего вещества – джеты.

"Мы впервые смогли измерить ширину сопла струи – джета. Она оказалась примерно равна 0,3 парсека", – отметил ученый. Яркость джета составляет два триллиона кельвина, добавил он.

"Это первое изображение, первая карта, составленная в рамках проекта "Радиоастрон", – подчеркнул Ковалев. – "В марте мы провели первый эксперимент по картографированию квазара 0716+714, он очень переменный. Но в момент наблюдений он "решил" снизить мощность".

Летом нынешнего года сообщалось, что благодаря "Радиоастрону" астрофизикам удалось узнать размеры компактного ядра галактики 0716+714.

Квазары являются одними из наиболее ярких объектов во Вселенной. По одной из гипотез, они представляют собой галактики на начальном этапе развития, в которых сверхмассивная черная дыра поглощает окружающее вещество.

Обсерватория "Радиоастрон", запущенная с Байконура в июле 2011 года, стала первым за многие годы космическим астрофизическим инструментом, созданным российскими специалистами. Радиотелескоп предназначен для работы совместно с глобальной наземной сетью радиотелескопов, образуя единый наземно-космический интерферометр со сверхдлинной базой (РСДБ) очень высокого углового разрешения – до семи микросекунд.

В ноябре 2011 года ученые провели первые наблюдения в режиме интерферометра – "Радиоастрон" работал в паре с российскими телескопами Института прикладной астрономии РАН, украинским телескопом в Евпатории, немецким телескопом в Эффельсберге (Институт радиоастрономии Общества Макса Планка). В январе 2012 года "Радиоастрон" провел наблюдения в связке с наземными радиотелескопами в самой дальней точке своей орбиты, образовав виртуальный радиотелескоп с рекордным диаметром зеркала – 220 тысяч километров, передает РИА "Новости".



Первый дважды Герой

Советский лётчик-истребитель Григорий Кравченко стал, одновременно с другим лётчиком-украинцем – Сергеем Грицевцом, первым дважды Героем Советского Союза. Оба лётчика свои первые Золотые Звёзды получили в один день за войну в Китае, а вторые – так же, одним приказом, за бои в небе Финляндии. Дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Григорий Кравченко, которому 12 октября 2012 года исполнилось бы 100 лет, прожил короткую, но яркую, полную подвигов и свершений жизнь. Он навеки ушёл в небо зимой 1943 года, в возрасте тридцати лет...

Родился украинец Кравченко в Украине, а вот расти ему пришлось в Казахстане, куда семья Кравченко уехала в 1914 году в поисках лучшей жизни. В школу будущий ас пошёл уже на Урале, когда семья переехала под Челябинск.

После окончания школы крестьянской молодёжи, в 1930 году Григорий поступил в Пермский землеустроительный техникум, который вскоре был переведён в Москву. А после первого курса был призван в Красную Армию.

Когда зимой 1931 года было опубликовано обращение IX съезда ВЛКСМ с призывом “Комсомолец – на самолёт!”, ответ советской молодёжи был единодушный: “Дадим 100 000 лётчиков!” Григорий воспринял призыв как лично к нему обращённый и подал заявление с просьбой направить его в авиацию. По спецнабору ЦК ВКП(б) в мае 1931 года он был направлен в 1-ю военную школу лётчиков им. тов. Мясникова в Каче. В авиашколе он освоил самолёты У-1 и Р-1. Учебную программу настойчивый и дисциплинированный курсант прошёл за 11 месяцев.

В 1932 году по окончании Качинской военной авиационной школы остался в ней работать как лётчик-инструктор. В 1933-1934 гг. служил в 403-й иабр., которой командовал комбриг П. Пумпур. Быстро освоил истребители И-3, И-4, И-5.

С 1934 года – служба под Москвой. Эскадрилья, в которой командиром звена был Григорий Кравченко, выполняла спецзадания НИИ ВВС. Участвовал в испытаниях динамореактивных авиационных пушек Курчевского АПК 4-бис на самолётах И-Z. За успехи по службе был награждён в 1936 году орденом “Знак Почёта”.

В боевых действиях в Китае старший лейтенант Кравченко участвовал с 13 марта по 24 августа 1938 года. Летал на И-16. 29 апреля сбил 2 бомбардировщика, но был подбит и сам, с трудом посадил машину на вынужденную и более суток добирался до своего аэродрома в Наньчан. 4 июля, прикрывая выбросившегося с парашютом Антона Губенко, так прижал японский истребитель, что тот врезался в землю. После перелёта группы в Кантон, участвовал в налёте на аэродром противника. 31 мая 1938 года уничтожил 2 самолёта при отражении вражеского налёта на Ханьхоу. Спустя несколько дней уничтожил в одном бою сразу 3 истребителя противника, но был сбит и сам. Летом 1938 года над Ханьхоу одержал последнюю победу – сбил бомбардировщик. Всего же в Китае он сбил около 10 вражеских самолётов, был награждён орденом Красного Знамени.

В конце декабря 1938 года Кравченко присвоено внеочередное воинское звание “майор”. Он продолжил летно-испытательную работу в НИИ. Провёл государственные испытания истребителей И-16 тип 10 с крылом “М”, И-16 тип 17. Провёл ряд испытательных работ на истребителях И-153 и ДИ-6.

22 февраля 1939 года майору Кравченко присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина. После учреждения знака особого отличия “Золотая Звезда” ему была вручена медаль № 120.

А вскоре – участие в советско-японском конфликте у реки Халхин-Гол. 2 июня 1939 года Кравченко прибыл в Монголию и был назначен советником в 22-й истребительный авиационный полк. После гибели в бою комполка майора Н. Глазыкина, а затем помкомполка капитана А. Балашева, был назначен командиром полка. Лётчики полка уничтожили в воздухе и на земле более 100 вражеских самолётов. Сам Кравченко с 22 июня по 29 июля провёл 8 воздушных боёв, сбил 3 самолёта лично и 4 в группе, в том числе известного аса майора Маримото. Участвовал в 2-х штурмовых ударах по аэродромам противника, в которых под его командованием, на земле и в воздухе, было уничтожено 32 самолета. 10 августа за мужество в боях с агрессорами Президиум Малого Хурала МНР наградил Григория Кравченко орденом “Красного знамени за воинскую доблесть”. Орден вручил Маршал МНР Хорлогийн Чойбалсан.

29 августа 1939 года майор Кравченко Григорий Пантелеевич был во второй раз удостоен звания Героя Советского Союза (медаль № 1/II). Г. Кравченко и С. Грицевец стали первыми дважды Героями Советского Союза.

4 ноября 1939 года впервые в стране вручались Героям Советского Союза медали “Золотая Звезда”. Первому в стране и сразу две медали “Золотая Звезда” Председатель Президиума Верховного Совета СССР Михаил Иванович Калинин прикрепил на гимнастерку Григорию Кравченко.

7 ноября 1939 года он был ведущим пятерки истребителей и открывал воздушный парад над Красной Площадью.

В советско-финской войне 1939-1940 годов командовал Особой авиагруппой. Награжден вторым орденом Красного Знамени.

19 февраля 1940 года присвоено звание “комбриг”, в апреле – звание “комдив”. Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 4 июня 1940 года Кравченко Г.П. присвоено воинское звание генерал-лейтенант авиации.

В Великой Отечественной войне участвовал с июня 1941 года как командир авиационной дивизии на Западном и Брянском фронтах.

23 февраля 1943 года в воздушном бою Кравченко сбил “Фокке-Вульф-190”, однако его самолет Ла-5 загорелся. Перелетев через линию фронта, Кравченко не смог дотянуть до своего аэродрома и был вынужден покинуть самолет, но парашют не раскрылся, вытяжной трос, с помощью которого открывается ранец парашюта, перебило осколком, и он погиб... Урна с прахом захоронена в Кремлёвской стене 28 февраля 1943 года.

Непревзойдённый ШКАС

11 октября 1932 года, ровно 80 лет назад, на вооружение Красной Армии был принят первый советский скорострельный авиационный пулемёт ШКАС (Шпитального – Комарицкого авиационный скорострельный).



Ещё в 1920 году, работая механиком на одном из заводов, Борис Шпитальный задался целью изготовить скорострельный пулемёт. Но в то время у него не было необходимого опыта, не хватало знаний. После окончания Московского механического института молодой инженер приступил к осуществлению своего замысла и вскоре представил проект такого пулемёта, который обратил на себя внимание исключительной смелостью решений ряда сложных вопросов конструирования автоматического оружия. Когда проект был готов, для оказания помощи Шпитальному в доработке образца и скорейшем изготовлении его к нему был прикомандирован опытный оружейный конструктор Иринарх Комарицкий.

В 1930 году был изготовлен первый образец скорострельного авиационного пулемёта, созданный Шпитальным при участии Комарицкого. Это была первая в мире авиационная система, которая сразу выдвинула СССР на первое место в этой области вооружения. А 11 октября 1932 года принял постановление о принятии его на вооружение.

При всех достоинствах пулемётов системы ШКАС их первые выпуски, изготовленные по чертежам опытного образца, имели недостаточный ресурс – около 1500-2000 выстрелов.

В марте 1933 г. советское правительство, давая заказ на первую крупную партию пулемётов, предложило конструкторам повысить их живучесть, доведя ее до 5000 выстрелов.

В апреле 1933 г. Шпитальный и Комарицкий представили образец, который отличался от своего предшественника не только лучшей живучестью, но и некоторыми изменениями, положительно сказавшимися на простоте конструкции пулемёта. В новой модели была существенно изменена ее основная деталь –



коробка, введены пять новых деталей вместо тринадцати упраздненных. Эти переделки повлекли за собой значительное количество изменений размеров и допусков сопряжённых деталей

В июле 1933 г. начался выпуск пулемётов по новым чертежам.

24 декабря 1934 г. закончено испытание пулемёта ШКАС с витой трехжильной возвратно-боевой пружиной. Предыдущая возвратно-боевая пружина часто выходила из строя, не выдерживая более 2500-2800 выстрелов. Пробовали различные сорта стали, меняли диаметр пружин и толщину проволоки. Но ничего не помогало, и после определённого количества выстрелов стрельбу приходилось останавливать для замены пружины. Оригинальное решение было найдено Шпитальным, который предложил делать пружину многожильной, витой. Испытания показали, что живучесть витой трехжильной возвратно-боевой пружины равна 14 000 выстрелам.

15 мая 1937 г. Шпитальный и Комарицкий закончили изготовление опытного образца пулемёта УльтраШКАС. Применив в нем принцип подвижного ствола при ходе вперед, они достигли скорострельности в 2800-3000 выстрелов в минуту.

Пулемёт системы ШКАС был приспособлен для применения в различных точках самолета в качестве турельного, синхронного и крыльевого.

К 1936 г. пулемёты системы ШКАС заняли доминирующее положение в системе вооружения советской авиации.

Высокие боевые качества пулемёта ШКАС были по достоинству оценены лётчиками республиканской Испании, где они нашли своё первое боевое применение.

Во время советско-финской войны 1939-1940 годов пулемёты УльтраШКАС (скорострельностью 50 выстр./сек) устанавливались на истребителях. Однако к началу 40-х годов повышение пассивной защиты самолётов (бронирование рабочих мест экипажа, протектирование бензобаков) привело к тому, что эффективность пулемётов винтовочного калибра, в том числе и ШКАС, в борьбе с вражескими самолётами резко снизилась: они могли разрушить вражеский самолёт только при очень большом числе попаданий.

ШКАС устанавливали на И-15, И-16, И-153, Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3, Ил-2.

Внимания заслуживает факт, описанный в мемуарах Бориса Шпитального:

“Когда наши доблестные войска, взявшие штурмом Берлин, ворвались в канцелярию Третьего рейха, то среди многочисленных трофеев, захваченных в канцелярии, оказался на первый взгляд необычного вида образец оружия, тщательно накрытый стеклянным колпаком, и бумаги с личной подписью Гитлера. Прибывшие для осмотра этого образца специалисты с удивлением обнаружили под стеклом тульский авиапулемёт ШКАС 7,62-мм и находившийся при нем личный приказ Гитлера, гласивший о том, что тульский пулемёт будет находиться в канцелярии до тех пор, пока немецкие специалисты не создадут такой же пулемёт для фашистской авиации. Этого, как известно, гитлеровцам так и не удалось сделать”.

В этом нет ничего удивительного, если вспомнить, что у русского патрона донце было снабжено выступающей закраиной-бортиком, а немецкого – выточкой-канавкой. Поэтому экстрактор просто не успевал зацепиться за сравнительно неглубокую канавку немецкого патрона. Поэтому даже копирование немцами конструкции ШКАС один к одному с доработкой под собственный патрон не принесло результата.

Справедливости ради следует заметить, что пулемёт MG-81, созданный в 1939 году, обладал не сильно уступавшей ШКАСу скорострельностью (ок. 1500 выстрелов в минуту), но к моменту начала производства (1940 год) морально устарел по тем же причинам, что и ШКАС.

Підготував Олексій Тригуб.

С-125: и вчера, и сегодня



С-125 "Нева" (индекс ракеты – 5В24, экспортное наименование комплекса – "Печора", по классификации МО США и НАТО – SA-3 Goa) – советский зенитно-ракетный комплекс малого радиуса действия. Был принят на вооружение в СССР в 1961 году.

Продано на экспорт более 400 комплексов С-125

Головной разработчик – НПО "Алмаз" им. академика А. А. Расплетина.

Первые зенитные ракетные системы С-25, С-75, "Найк-Аякс" и "Найк-Геркулес", разработанные в СССР и США, успешно решали основную задачу, поставленную при их создании, – обеспечить поражение высокоскоростных высотных целей, недоступных для ствольной зенитной артиллерии и сложных для осуществления перехвата истребительной авиацией. При этом в полигонных условиях была достигнута столь высокая эффективность применения нового оружия, что у заказчиков возникло вполне обоснованное стремление обеспечить возможность его применения во всем диапазоне скоростей и высот, на котором могла действовать авиация вероятного противника. Между тем, минимальная высота зон поражения комплексов С-25 и С-75 составляла 3-5 км, что соответствовало тактико-техническим требованиям, сформированным в начале 1950-х годов. Результаты анализа возможного хода предстоящих военных операций указывали на то, что по мере насыщения обороны этими зенитными ракетными комплексами ударная авиация может перейти к действиям на малых высотах.

Разработка первых зенитных ракетных средств, способных бороться с маловысотными целями, была начата в США в июне 1954 года американской фирмой "Рейтеон" в рамках исследований системы оружия "Хок". Первый экспериментальный образец ракеты "Хок" был выпущен в 1956 году, а полномасштабные испытания системы развернулись в 1957 году. В процессе этих испытаний была продемонстрирована возможность уничтожения воздушных целей на высотах менее 30 метров. В 1959 году началось серийное производство этой системы, а в июне этого же года было сформировано первое войсковое подразделение, вооруженное ракетами "Хок".

В СССР начало работ над первым маловысотным ЗРК следует отнести к осени 1955 года. Исходя из наметившихся тенденций расширения требований к ракетному оружию, руководитель КБ-1 А.Расплетин поставил перед своими сотрудниками задачу создания перевозимого комплекса с повышенными возможностями поражения маловысотных воздушных целей и организовал для ее решения лабораторию во главе с Ю.Фигуровским.

Новая зенитная ракетная система предназначалась для перехвата целей, летящих со скоростями до 1500 км/ч на высотах от 100 до 5000 метров, дальности до 12 километров, и создавалась с учетом обеспечения мобильности всех её составляющих – зенитных ракетных и технических дивизионов, придаваемых им технических средств, средств радиолокационной разведки, управления и связи. Все элементы разрабатываемой системы проектировались либо на автомобильной базе, либо с обеспечением возможности транспортировки как прицепов с использованием автомобилей-тягачей по дорогам, а также железнодорожным, авиационным и морским транспортом.

Зенитный ракетный комплекс (ЗРК) С-125 "Печора" разрабатывался как комплекс для борьбы с маловысотными пилотируемыми и беспилотными аэродинамическими целями в диапазоне высот 20-18000 метров, на дальностях 3,5-25 км.

При проектировании С-125 главной задачей была необходимость получения достаточной точности наведения ракет в условиях отражений от земной поверхности. Для этого используется сканирование пространства в двух взаимно перпендикулярных плоскостях для приёма эхосигналов цели и сигналов ответчиков ракет, а для зондирования цели используется узкий луч, формируемый отдельной антенной, что обеспечивает использование "разностного" метода наведения ракет.

Ракета для ЗРС С-125, разработанная в МКБ "Факел", двухступенчатая, стартовый ускоритель и маршевый двигатель твердотопливные.

ЗРК С-125 "Печора" поступил на вооружение в 1961 году и обеспечивал обстрел одной цели, летящей со скоростью до 560 м/с, двумя ракетами, с вероятностью поражения цели до 0,98.

За время эксплуатации неоднократно проводилась модернизация аппаратуры ЗРК.

Модификации

С тех пор, как большинство С-125 в России было заменено на С-300, было решено модернизировать С-125 системы, снимаемые с вооружения, и сделать их более привлекательными для экспорта. Выпущенная в 2000 году модификация комплекса "Печора-2" имеет большую дальность, способность работать по нескольким целям и большую вероятность попадания. Пусковая установка перемещена на грузовик, что позволяет осуществить смену позиции за меньшее время. Также систему "Печора-2М" возможно использовать против крылатых ракет.

В 1999-ом Российско-белорусскому финансовому-индустриальному консорциуму "Оборонительные системы" предоставляли контракт на модернизацию египетских С-125. Это восстановленное вооружение было повторно введено в эксплуатацию как С-125 "Печора-2М".

В 2001 Польша начала предлагать модернизированный С-125, названный "Newa SC". В нём заменено много аналоговых компонентов цифровыми для повышения надёжности и точности. Эта модернизация также включает установку пусковой установки на шасси танка Т-55, что дало улучшение подвижности и также была добавлена аппаратура "свой-чужой" и улучшен обмен данными. РЛС установлена на 4-осном шасси МАЗ-543 (прежде использовом в качестве шасси для пусковых установок 9П117 ракет 8К14).

Позднее, в том же году, российская версия была модернизирована до "Печора-М", в которой модернизации подверглись почти все компоненты системы – двигатели ракет, радары, системы управления, боевые части, электроника. Также добавлены оптико-электронные (лазерные/инфракрасные) следящие системы, что позволило осуществлять наведение ракет без использования РЛС, в пассивном режиме.

Также существует версия С-125, доступная в России с боевой частью с заменённой аппаратурой телеметрии, для использования в качестве управляемых снарядов.

В сентябре 2010 года прошли предварительные стрельбы "Печора-2Д" – украинский вариант модернизации ЗРК С-125. По данным разработчика (НПП "Аэротехника-МЛТ", (г. Киев, Украина), после модернизации ЗРК назначается 15-летний ресурс, 1500 часов наработки на отказ достигается путем замены 90 % элементной базы, ЗРК оснащается спутниковой навигационной системой, средствами имитации воздушной обстановки, комплексного и автономного технического контроля и автономного энергетического обеспечения. Расширена область поражения воздушных целей: максимальная высота поражения цели, до 21 км, горизонтальная дальность до дальней границы зоны поражения – 27 км, максимальная наклонная дальность поражения цели – 35 км, максимальный курсовой параметр цели – 24 км.

С-125 Печора-2Т – белорусская модификация С-125 разработки НПО "Тетраэдр";

С-125-2ТМ ПЕЧОРА-2ТМ – белорусская модификация С-125 разработки НПО "Тетраэдр", 2006 год. Помехозащищённость комплекса обеспечивает работу ЗРК при постановке ему помех мощностью 2700 Вт/МГц (на выходе из антенны постановщика помех) на дальности 100 км от ЗРК, минимальная обнаруживаемая ЭПР цели 0,02 мІ, дальность поражения 35 км.

С-125 Печора-2А – российская модификация С-125 разработки ОАО "Оборонительные системы". Дальность поражения целей – 28 км. Дальность обнаружения цели с ЭПР 2 мІ – 100 км. Время работы двигателя 24 секунды. Помехозащищённость ЗРК: повышена со 100 до 2000 Вт/МГц (мощность активной помехи на выходе из антенны постановщика помех), дальность обнаружения в помехах сокращается в 2 раза. Минимальная ЭПР цели – 0,3 мІ.

С-125 Печора-2М – российская модификация ЗРК. Минимальная ЭПР цели до 0,1 мІ, введён комплекс радиотехнической защиты (КРТЗ) от противорадиолокационных ракет (ПРР). Система была проверена на полигоне, при обстреле комплекса ПРР ни одна из них не попала в цель. Защита от активных и пассивных помех обеспечивается с помощью введения новой аппаратуры: автокомпенсатора помех, квазикогерентного накопления, цифровой 4-канальной системы СДЦ (селекции движущихся целей).

Віктор Гедз.
"Крила України".
Фото автора.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

15-21 жовтня

15 жовтня 1939 р. *день заснування ДП МО України "Львівський державний авіаційний ремонтний завод".*

15 жовтня 1965 р. *засновано Нікопольський зенітний ракетний полк.*

16 жовтня 1927 р. *народився спеціаліст зі створення приладів і систем орієнтації для виробів ОКБ-1 Є.О.Башкін.*

16 жовтня 1933 р. *народився бортрадист-випробувач, провідний інженер з льотних випробувань ДКБ О.К.Антонова (1966–1990 рр.) С.С.Галка.*



16 жовтня 1950 р. *народився заступник командувача ПС ЗС України з ППО – начальник ППО ПС ЗС України (до 2008 р.) М.Ф.Ботов.*

16 жовтня 1957 р. *була створена секція історії авіації та космонавтики Національного об'єднання істориків природознавства і техніки.*

16 жовтня 1967 р. *було збито порушника повітряного простору СРСР   повітряний аеростат. Це було здійснено з літака Су-9.*

17 жовтня 1918 р. *народився військовий льотчик, Герой Радянського Союзу, командувач 43-ї РА РВСП (1962-1966) О.Г.Шевцов.*

17 жовтня 1923 р. *народився Генеральний директор, головний конструктор КБ "Південмаш" (1971-1990) В.Ф.Уткін.*

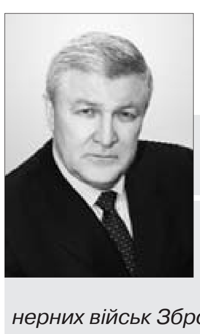
17 жовтня 1947 р. *народився керівник розробки електрообладнання агрегатів СК МРКК "Енергія-Буран", командного пункту та ЗУ комплексу "Тополь-М" В.І.Кондаков.*

17 жовтня 1953 р. *народився заступник начальника Головного військово-медичного клінічного центру "ГВКГ" (з клінічної роботи) Л.А.Голик.*

18 жовтня 1916 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу П.А.Таран.*

18 жовтня 1947 р. *відбувся перший пуск в Радянському Союзі БРДД, зібраної на базі німецької ракети А-4 (ФАУ-2). Ракета пролетіла 206,7 км, відхилившись від цілі на 30 км.*

18 жовтня 1967 р. *вперше спускний апарат автоматичної міжпланетної станції "Венера-4" плавно спустився в атмосфері Венери.*



19 жовтня 1929 р. *народився Генеральний конструктор ДКБ П.О.Сухого (до 2011 р.) М.П.Симонов.*

19 жовтня 1952 р. *народився Міністр оборони України (2010-2012) М.Б.Єжель.*



19 жовтня 1962 р. *народився начальник інженерних військ Збройних Сил України – начальник Центрального управління інженерних військ Головного управління оперативного забезпечення Збройних Сил України Б.В.Бондар.*

19 жовтня 1969 р. *народився начальник командного центру – заступник начальника штабу з бойового управління Командування Повітряних Сил Збройних Сил України А.В.Козловський.*

20 жовтня 1944 р. *народився начальник Генерального штабу ЗС України (1992 р.) В.Т.Собков.*

20 жовтня 1937 р. *народився заслужений випробувач космічної техніки, водій радянських місяцеходів В.Г.Довгань.*

20 жовтня 1947 р. *при ЛВІ ім. М.М.Громова відкрилась школа льотчиків-випробувачів.*



20 жовтня 1959 р. *здійснив перший політ пасажирський літак Ан-24 з ТГД АІ-24, Г.І.Лисенко.*

20 жовтня 1972 р. *народився командир 25-ї Гвардійської Московської бригади транспортної авіації Д.В.Мимриков.*

20 жовтня 1992 р. *вперше відбувся політ літака Як-112 (В.О.Якимов.)*



21 жовтня 1927 р. *народився один з перших конструкторів ОКБ-1 по КК "Восток", "Восход", головного блоку Н1-ЛЗ Є.О.Фролов.*

21 жовтня 1959 р. *народився генеральний директор ДП МОУ "Укроборонресурси" І.А.Шкіль.*

21 жовтня 1963 р. *створено "Український науково-дослідний інститут технології машинобудування" (УкрНДІТМ).*

20-летию создания транспортной авиационной эскадрильи "Блакитна Стежа", всем тем, кто связал с ней свою судьбу, посвящается

"Зоркий глаз" Украины

Самолётов открытого неба

Закінчення. Початок в №36.

ОС-135В



США

Всего в США для участия в Договоре по открытому небу выделено 3 самолёта-разведчика погоды WC-135В (созданы на базе гражданского Боинг 707), которые после их переоборудования получили обозначение ОС-135В. Первый из них в октябре 1993 года передали в 45-ю разведывательную эскадрилью 55-го авиакрыла (а/б Оффурт, Небраска), входящего в состав Боевого авиационного командования, а два других – в 1996 году. Первый самолёт имел начальные операционные возможности, т.е., по сути, являлся опытным, а второй и третий – полные. Их переоборудование осуществлялось специалистами 4950-го испытательного авиакрыла (а/б Райт-Пэттерсон, Огайо).

Машины получили 4 фотокамеры, на них установили ВСУ, консоль операторов наблюдательного оборудования, модернизировали и бортовое оборудование. На их борту могут разместиться до 38 (включая лётных и технический экипаж) представителей делегаций наблюдаемой и наблюдающей сторон.

В состав оборудования входят одна вертикальная и две наклонные кадровые камеры KS-87E, используемые для фотографирования с небольших высот (до 1500 м) и одна панорамная фотокамера KA-91C (используется с высот 5000-11000 м) с отклонением от вертикальной оси при фотографировании на 38є. Также в состав комплекса наблюдения входят система аннотации и записи данных (DARMS), информация наблюдения выводится на мониторы операторов. Максимально возможная длина фотоплёнки, отснятой в полёте – 12.1 км.

Самолёты ОС-135В сертифицированы 8-15 мая 2002 года на авиабазе Райт–Пэттерсон.

Стоит отметить, что в 1992-93 гг., до появления ОС-135В, американская сторона выполняла тренировочные и демонстрационные полеты на самолетах CV-580.

Эндовер С.Мк.1



Великобритания

В самолёт наблюдения переоборудован один из самолётов Andover, построенный в середине 50-х годов и выведенный из состава ВВС Великобритании в 2003 году.

В состав оборудования самолета входит панорамная камера KA-95B разработки США, которая имеет угол обзора в 164є благодаря наличию вращающихся призм в её конструкции. Минимальная высота её применения – 2500 м, однако, благодаря установке загрубляющих фильтров, она снижена до 850 м.

Машина имеет негерметизированную кабину, что ограничивает условия её применения, её сертификация проведена в июле 2002 года. В 2010 году самолёт прекратил полёты и выведен из Договора.

CN-235M-100



Турция

Один из военно-транспортных самолётов CN-235M-100 (б/н 97-131) переоборудован для полётов в рамках ДОН. На нём установлены вертикальные и наклонные кадровые фотокамеры KS-87, панорамная камера KS-116 и ИК-устройство линейного сканирования AA/AAD-5. Панорамная камера имеет 6 режимов захвата: от 40 до 160˚.

Также имеются одна вертикальная и две наклонные видеокамеры.

Самолёт сертифицирован в апреле 2004 года на авиабазе Нордхольц (ФРГ).

SAAB-340/OS100



Швеция

Швеция использует для наблюдательных полётов самолёт SAAB-340 (б/н 100001), в своё время принадлежавший Королевской семье, а затем переданный в ВВС. Поэтому машина сохранила внутреннюю отделку в VIP-стиле. После переоборудования самолет получил обозначение OS100.

В состав аппаратуры наблюдения входят кадровая фотокамера Zeiss RMK TOP 15, планируется установка ИК-системы линейного сканирования AA/AAD-5. Обе системы разработки и производства ФРГ. Для кадровой фотокамеры используются "загрубляющие" фильтры.

14 мая 2003 года между Швецией и Германией подписан Меморандум о Взаимопонимании в сфере совместного использования данного самолёта. Его сертификация проведена в апреле 2004 года на авиабазе Нордхольц (ФРГ).

С-130Н/Е/J (POD-группа)
Европейские страны и Канада



Ряд европейских стран (Бельгия, Греция, Испания, Италия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Франция) и Канада объединились в так называемую POD-groupe (дословно "контейнерная группа"). Их общая аппаратура наблюдения размещена в контейнере "SAMSON", подвешиваемом под левым полукрылом выделяемых этими странами С-130Н и С-130Н-30. По форме и размерам он идентичен подвесному баку самолётов данного типа. Поэтому его можно подвесить под любой самолёт типа С-130Н/Е (время монтажа 6 часов), что делает применение более универсальным.

Внутри контейнера установлены панорамная фотокамера KS-116A (угол отклонения от вертикальной оси 70є), одна вертикальная и две наклонных (32є от вертикальной оси) кадровых камеры KS-87B, а также две видеокамеры SEKAI RSC-100.

Порядок использования подвесного контейнера регулируется странами, его использующими, но, как правило, он "расписан" на много месяцев вперёд. Время цикла для использования "SAMSON", включая непосредственно миссию и техническое обслуживание после её выполнения, составляет 10-14 дней.

Сертификация POD-groupe проведена на авиабазе Браз-Нортон (Великобритания) в период с 8 по 16 июля 2002 года. Новая конфигурация фильтров "SAMSON" сертифицирована 15-19 сентября 2008 года.

Перспективные самолёты наблюдения

Работы по созданию самолёта второго этапа реализации ДОН ведутся в Украине, РФ и европейских странах. Наибольшего успеха в данной области добились в России, создав Ту-214ОН. В Украине этот процесс тормозится из-за отсутствия финансирования программы, страны Европы пока тоже не добились заметных успехов.

Как минимум, дважды в Украине принимались программы по созданию самолёта второго этапа ДОН. Первой из них стала принятая в 2000 году Государственная программа реализации Договора по открытому небу. А второй – Программа создания авиационного комплекса наблюдения и оборудования для испытательного полигона, принятая в 2005 году. Ими предусматривалась постройка и переоборудование двух самолётов для реализации второго этапа ДОН. В 2000 году в качестве их рассматривались Ан-140 и Ан-74, а в 2005-м – Ан-74ТК-300. Согласно первой программе на закупку двух самолётов выделялось 90 млн грн., а на закупку и испытания их аппаратуры – ещё почти 11 млн грн. Общая стоимость программы составляла 100.9 млн грн., или $34.6 млн по курсу 2000 года. На самолете предполагалось установить 3 кадровых и один панорамный фотоаппарат, видеокамеру, ИК-устройство, РЛС БО и систему аннотации данных наблюдательного полёта.

Создание авиационного комплекса наблюдения на базе Ан-74ТК-300 планировалось осуществить в 2006-09 гг. В 2006-07 гг. предполагалось закупить два серийных самолёта для переоборудования, после чего в течение месяца провести их испытания. Сертификацию комплекса наблюдения и измерительного полигона планировалось провести в сентябре-октябре 2007 года. Но из-за недостаточного финансирования Программ планы пока остаются только планами.

И хотя программа создания нового самолёта наблюдения не из дешёвых, но и потенциальная прибыль, приносимая государству, тоже не малая. Например, его можно сдавать в аренду другим странам для полётов в рамках ДОН, а можно привлекать и для мониторинга районов кризисных ситуаций, миротворческих операций, природных и техногенных катастроф, демаркации госграниц и т.д.

Ту-214ОН



Этому самолёту, разрабатываемому ОАО "Туполев" совместно с ОАО "Концерн Вега", вероятно, суждено стать первым в истории ДОН самолётом, оснащённым всеми видами разрешённой им аппаратуры.

Первый Ту-214ОН (RA-64519) впервые поднялся в небо 1 июня 2011 года, после завершения этапа заводских лётных испытаний его передали в ОАО "Концерн Вега" для отработки бортового комплекса воздушного наблюдения с целью его последующей сертификации. После этого самолёт, вероятно, передадут в состав 800-й АБ (ОН).

Постройку второго Ту-214ОН (RA-64525) планируется завершить к концу 2012 года.

В состав бортовой аппаратуры наблюдения входят:

панорамный (А-84ОН), плановый (АК-111) и перспективный (АК-112) аэрофотоаппараты со сменными объективами с различным фокусным расстоянием;

РЛС бокового обзора синтезированной апертуры "Ронсар" для наблюдения с любых высот полёта в сложных метеоусловиях;

плановая и две перспективные телевизионные камеры (для использования с высот около1000 м) с цифровой записью;

инфракрасное устройство линейного сканирования для тепловизионных изображений местности в диапазонах 0.5-1.1 мкм и 8-12 мкм;

бортовой цифровой вычислительный комплекс из пяти автоматизированных мест (АРМ) операторов, объединённых в локальную сеть.

Имеется возможность постоянной цифровой записи видеоинформации с аппаратуры наблюдения.

Фотокамеры и видеокамеры размещаются в переднем отсеке, имеющем специальные иллюминаторы, закрывающимися специальными створками. В заднем отсеке находятся РЛС БО, ИК-устройство линейного сканирования, а в нижней части фюзеляжа – антенна РЛС, защищённая радиопрозрачным обтекателем.

В состав экипажа входят 5 человек: 2 пилота, штурман, бортовой инженер и радист-переводчик. Руководители делегаций наблюдающей и наблюдаемой сторон располагаются в отдельном салоне с возможностью наблюдения за работой аппаратуры. На каждом из пяти АРМ установлено по два монитора, на одном из них выдаётся информация о полёте самолёта наблюдения, а на второй – получаемой аппаратурой изображение.

Общее количество членов миссий с обоих сторон в ходе наблюдательного полёта – 31 человек, а при транзитном перелёте – 56.

Кроме того, ОАО "Концерн "Вега" создан новый наземный комплекс обработки данных, полученных в ходе полёта, и учебно-тренировочный комплекс, позволяющий готовить операторов бортовой и наземной аппаратуры.

Также Швецией и Норвегией рассматривается возможность создания самолетов наблюдения на базе SAAB-2000 и Р-3 соответственно.

Самолёты, созданные для полётов в рамках Договора про открытое небо и построенные в количестве всего 20 машин, что в масштабах мирового авиастроения меньше, чем мизер, уже сами по себе являются неким "авиационным спецназом". Но чтобы добиться высокого звания "сертифицированный самолёт Открытого неба", ему самому, персоналу, на нем летающем и его обслуживающему, официальным лицам государства, представителям отделов и секций Открытого неба приходится проходить долгий и тернистый путь.

©Сергей Дроздов.
Специально для "Крила України".

Учасники про "Перспективу"

Закінчення. Початок на 7 стор.

Ми познайомились з цими хлопцями. Інтерв'ю з ними Ви матимете змогу прочитати в наступному номері. На черзі – враження одного з сімнадцяти льотчиків, які вперше "відстрілялись" по повітряних мішенях: капітана Олександра Гончарука, заступника командира першої авіаційної ескадрильї Васильківської авіабригади.

– До ЛМЗ ми посилено готувались в рідній бригаді. Після підготовки відбули літаком на аеродром Бельбек. Я тут вперше, і враження просто чудові. Місцевий аеродром мені дуже сподобався. Господарі ЛМЗ нас зустріли напрочуд гостинно. На рахунок розміщення, забезпечення – жодних зауважень. Хлопці підготували всю інфраструктуру на найвищому рівні.



Капітан Олександр Гончарук.

Прибули на збори тільки 3 молодих льотчики, які вперше виконували бойові стрільби на літаках МіГ-29. На жаль, не всі, хто планувались від початку, адже наша бригада залучалася до "Авіасвіт XXI".

Ще під час завершальної підготовки тут, в Бельбеку, стало зрозуміло, що наш льотний склад добре впорається з поставленим завданням, адже ми приїхали добре підготовленими до пусків і стрільб. До того ж, настрій хороший, запал бойовий, погода сприятлива... А більшого нам і не треба. Так і сталось. Ми показали себе достойно.

Якщо говорити про льотну підготовку в нашій бригаді, то можна сказати, що всього за півроку фактично з нуля підготували на основному типі три льотчики. Ось ми якраз і прилітали "постріляти" в Криму.

Також у бригаді за цей час підготували молодих льотчиків до польотів у складі ланки на основному типі. До речі, до нас в бригаду минулого року прийшов молодий льотчик з нальотом 90 годин. Зараз його наліт на Л-39 складає більше 150 годин. Він вже отримав третій клас. А після практичного перенавчання залучатиметься до польотів на основному типі – літаку МіГ-29.



Полковник Дмитро Карпенко.

Головна подія на ЛМЗ – бойове застосування. Це те, для чого ми вчимося, готуємося, власне, те, для чого створена винищувальна авіація. Тренування по своїх літаках, по цілях – це одне. А тут – реальна бойова обстановка: підхід на інтервалах, пошук цілі, вогонь справжніми набоями з гармати або бойовими ракетами... Ось де справжній досвід. Це і відповідально, і цікаво. Адже до цього ніхто з нас ще не стріляв по-справжньому, побойовому.

Я, як і кожен льотчик, хочу досягти висот у своїй професії, стати асом. Хотів би бути у складі пілотажної групи "Українські соколи" (якщо "Соколів" відродять), щоб представляти Україну на міжнародній арені, брати участь у міжнародних авіашоу, демонструвати міжнародній спільноті, на що здатні українські льотчики, українські Повітряні Сили. У нас, у Василькові, навіть літаки фарбують під пілотажну групу "Українські соколи", так що я думаю – перспектива є. Сподіваюсь, що в найближчому майбутньому на аеродромі Васильків пілотажна група виконуватиме польоти в повному складі.

Чимало завдань стояли перед зенітними ракетними підрозділами, які треба було виконувати в складних умовах та різноманітній обстановці. Одним словом, було мінімум умов, мінімум теорії, лише практика. Ці тактичні навчання з бойовою стрільбою були складовою дослідницьких експериментальних командно-штабних навчань, які проходили під керівництвом начальника Генерального штабу Збройних Сил України. Але зенітники професійно долали труднощі і довели, що спроможні якісно виконувати будь-які завдання.

Бойові обслуги ЗРК Бук-М1 здійснили 4 бойові пуски зенітних керованих ракет по 2 повітряних цілях – безпілотних літальних апаратах ВР-3 "Рейс". Мішені діяли в штатному режимі, бойові обслуги зенітних ракетних дивізіонів відпрацювали успішно – усі цілі було знищено.



Начальник зенітних ракетних військ Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Дмитро Карпенко розповів, що цього року, порівняно з минулими, було чимало нововведень і несподіванок.

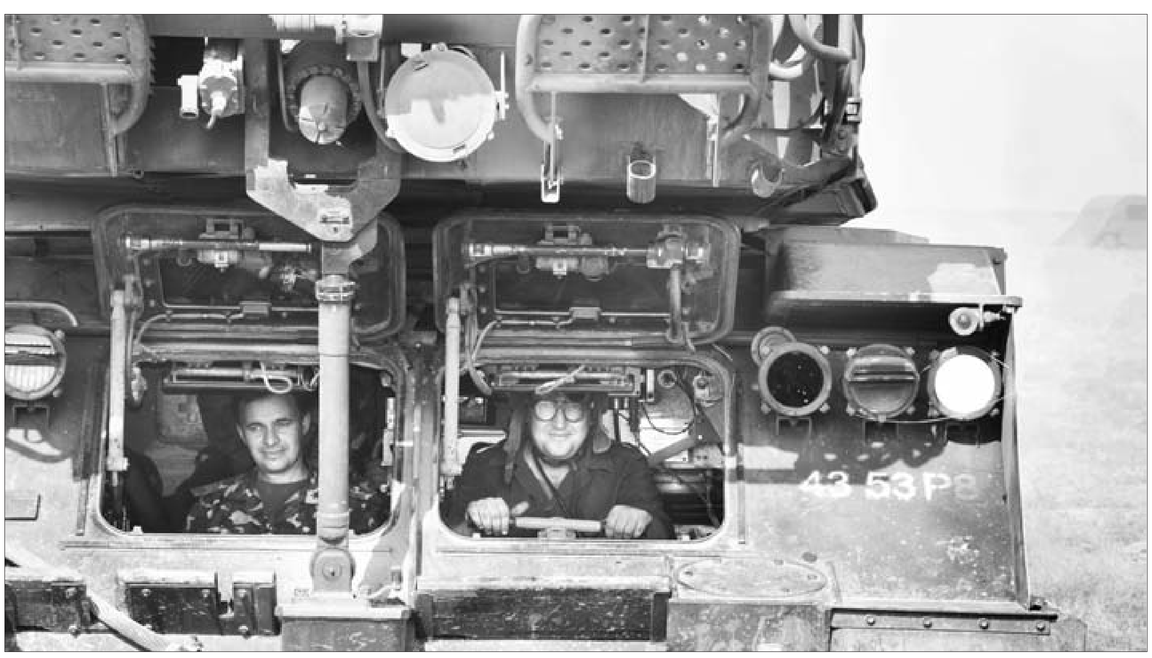


– Першою особливістю було те, що виконуючи вимоги НГШ, комплекс стріляв не з місця, а з ходу. Адже комплекс мобільний, – пояснив полковник Дмитро Карпенко. – Ми відпрацювали дуже багато тактичних прийомів. Один із них всі присутні на Чауді мали можливість спостерігати під час бойової роботи: перед початком стрільби в полі нікого не було. Аж раптом машини, вага яких майже 40 тонн, винирнули практично з-під землі. Це так звана стрільба із засідки. Дивізіони з ходу займають район бойового призначення і фактично через 15 хвилин здатні виконувати завдання зі знищення повітряних цілей. Противник у цьому випадку не знав, де стоять комплекси, і, відповідно, звідки чекати вогню.

Також ми відпрацьовували прийоми, пов'язані з введенням противника в оману, задля підвищення своєї живучості. Тобто, на полігоні ми побудували декілька вдаваних позицій. Передбачалося, що в ході розвідки противник прийме їх за основні і наноситиме удари по них. В цей час наші війська виходять із засідки і знищують противника. Тобто, була створена реальна дуельна обстановка. А після завершення стрільби комплекси покидають позиції, оскільки вони себе викрили і залишатись там уже небезпечно. Знаходять укриття, військовослужбовці маскують техніку. Все відбувається дуже швидко і оперативно... Але це вже інший маневр.

Крім того, до цих навчань залучалися курсанти випускного, 5-го курсу ХУПСу, які менше ніж через рік прийдуть служити у війська. Вони брали участь у кожній фазі цих навчань. Здійснювали марш у призначений район і виконували обов'язки як оператори по супровоженню цілі.

На завершення хочу підсумувати, що, на мою думку, ті завдання, які ставило керівництво, зенітні ракетні війська виконали на "відмінно". Остаточну оцінку нам поставить командувач Повітряних Сил після ознайомлення з матеріалами об'єктивного контролю. Але той досвід, який отримали ми, командири, отримали прості солдати і сержанти, дуже знадобиться в майбутньому.



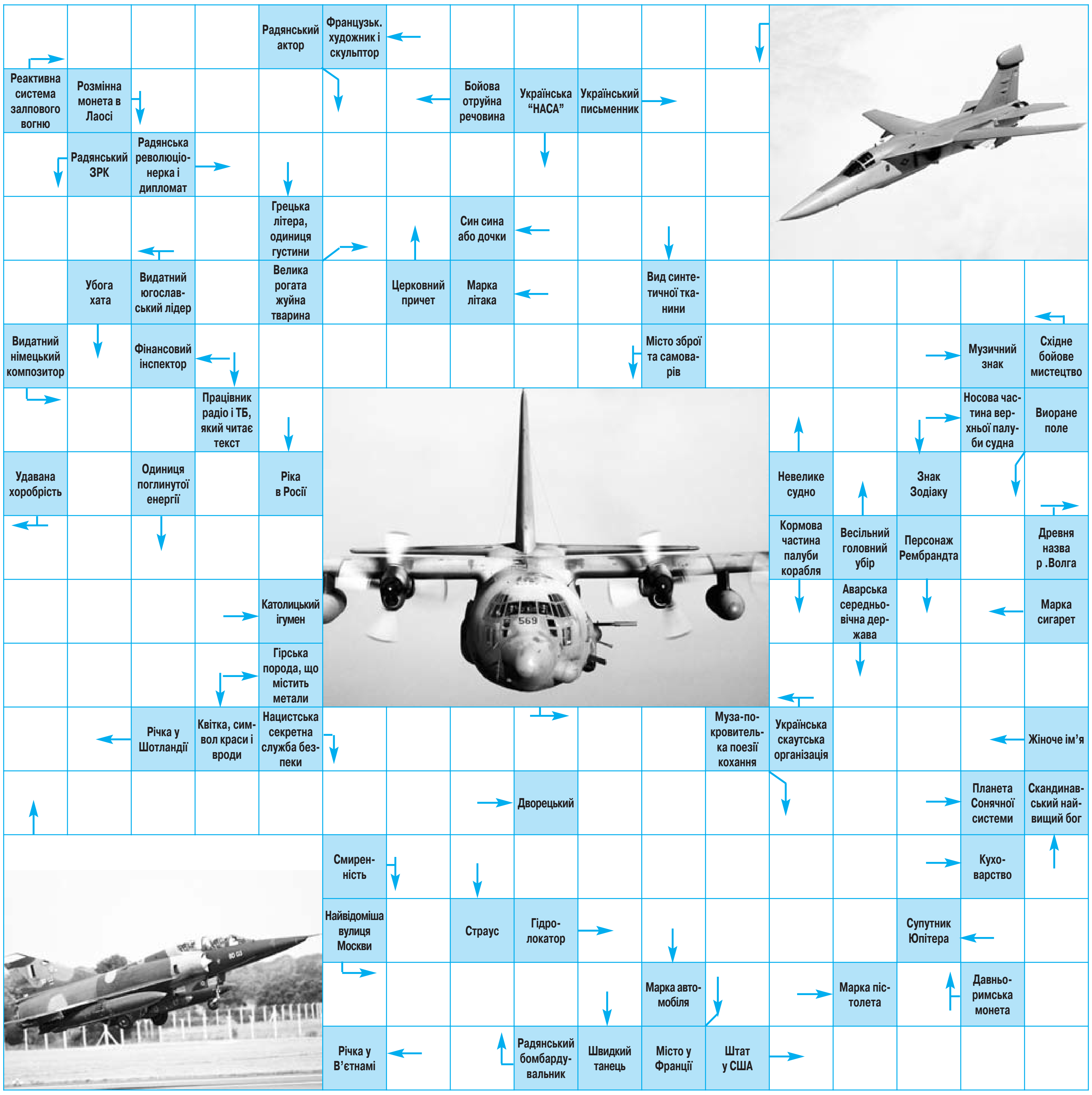
Олександр Олехнович.
"Крила України".
Фото автора,
Дмитра Струтинського,
Сергія Балановського.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

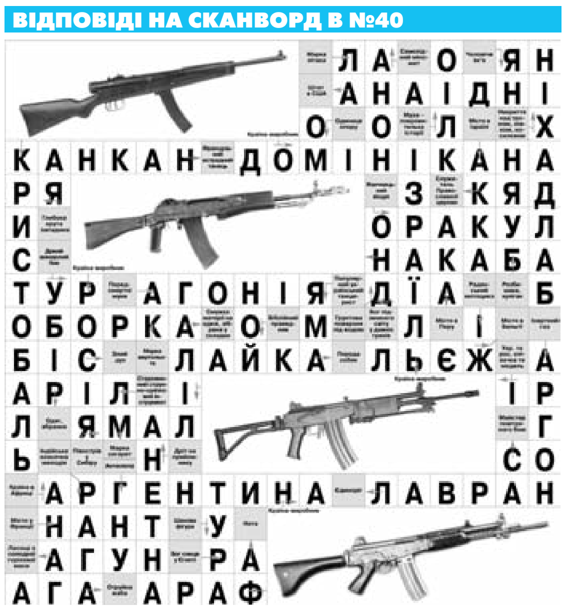
Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: Ю.Інат.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Тир. 3400 (на місяць) Зам. № 122237.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В №40



СУДОКУ

	1	3	5			7		6
		2	4			5		
				2	1	9		
3						1		
	7						9	
		4						3
		8	9	6				
		7			4	6		
1		6			2	3	4	

АВТОДРОМ

Toyota представила оновлений Verso

Сімейство Toyota Auris поповнилося новою версією компактвена Verso. Світова прем’єра новинки від японського концерну відбулася на Паризькому автосалоні. За заявами автовиробника модернізації зазнали понад 300 вузлів і деталей. Розроблялася ж модель у європейському дизайн-центрі Toyota.



Toyota Verso одержала зовсім нове “обличчя”, виконане у стилістиці моделей Auris і Auris Touring, які концерн представив раніше. У Verso традиційно підкреслено сімейність моделі. Крім того, завдяки новому оформленню передньої частини компактвен візуально став нижчим та динамічнішим. Модернізовано й задню частину моделі, щоправда, переважно це торкнулося лише бампера.

Зміни в середині авто обмежуються застосуванням більш вартісних матеріалів обробки та м’якого пластика. Крім того, дещо покращено підсвічування приладів. Семимісний салон, який можна конфігурувати у понад три десятки різних варіантів, зберіг свої габарити. У Toyota стверджують, що він, як і раніше, може вважатися найпросторішим завдяки 975 мм відстані між першим і другим рядами крісел. Другий ряд, до слова, має 195-міліметровий діапазон поздовжнього регулювання. Збережено і значний багажник, обсяг якого за відсутності третього ряду складає 440 л.

Гама силових агрегатів складається із двох дизельних і двох бензинових моторів. Дволітровий D-4D модернізували для збільшення тяги на знижених обертах двигуна, а кількість його шкідливих викидів була скорочена. Бензинові мотори агрегатуватимуться із шестиступінчастою “механікою” або варіатором. Для дизелів буде також доступний 6-діапазонна автоматична коробка передач.

Підготував Сергій Клименко. “Крила України”.

ЦІКАВО

Українське німе кіно їде до Італії

Фільм “Провокатор” (1926 р.) режисера Віктора Туріна покажуть на найпрестижнішому фестивалі німого кіно в світі.

Стрічка “Провокатор” з’явиться на екранах фестивалю Le Giornate del Cinema Muto di Pordenone (Pordenone Silent Film Festival), що проходить з 6 по 13 жовтня в Пордеоне (Італія).

Про це повідомляє Національний центр Олександра Довженка.

“Цього року в рамках фестивалю буде представлено повну ретроспективу німих фільмів за участю зірки радянського, європейського та американського кінематографу Анни Стен”, відзначили в центрі Довженка.

В рамках ретроспективи будуть показані німі фільми актриси: “Дівчина з коробкою” (1927), “Провокатор” (1927), “Земля в полоні” (1927), “Мій син” (1928), “Білий орел” (1928), “Золотий дзьоб” (1929, не зберігся), “Бухгалтер Кремке” (1930). Фільм “Мій син”, який довгий час вважався втраченим, був знайдений 2008 року в архіві Музею кіно Буенос-Айреса й з моменту віднайдення буде представлений широкій публіці лише вдруге.

Фільм “Провокатор” видатного українського кінорежисера Віктора Туріна (відомого за авангардистським шедевром “Турксиб”) – єдиний фільм за участі Анни Стен, створений в Україні (на Ялтинській кіностудії), довгий час не зазначався в міжнародних фільмографіях актриси.

2011 року його було відреставровано на базі Національної кіностудії ім. Довженка. Відновлену стрічку за пропозицією Національного центру Олександра Довженка буде показано в рамках ретроспективи актриси 12 жовтня в Театрі Верді в Порденоне.

Крім того, з нагоди ретроспективи німих фільмів Стен на фестивалі німого кіно відомі стрічки за участю актриси покажуть у Києві. Зокрема, 4 жовтня – фільм “Провокатор”, 5-го – “Білий орел”, 6-го – “Убивця Дмитрій Карамазов). Початок показів о 18.00 за адресою: вулиця Лаврська, 12 (праве крило).

Як відомо, народжена в Києві в 1908 році Анна Стен (Анна Фесак) уже 1927 року стала впізнаваною радянською зіркою завдяки таким фільмам, як “Дівчина з коробкою” (1927), “Провокатор” (1927), “Земля в полоні” (1927).

Того ж року Стен вийшла заміж за видатного кінорежисера Федора Оцепа і вирушила з ним до Німеччини на зйомки спільного радянсько-німецького фільму. Подружжя вирішило не повертатись до СРСР. І в Німеччині Стен стала чи не найпопулярнішою актрисою завдяки роботі в фільмах “Вбивця Дмитрій Карамазов” (1931) та “Бомби над Монте-Карло”, де знімалася разом з Емілем Яннінгсом.

Високо оцінена за драматичну гру в цих стрічках Семюелом Голдвіном, Стен отримала від нього запрошення в Голлівуд, де зняли три найбюджетніші фільми за її участі: “Нана”, “Ми знову живі” (обидва – 1934) та “Шлюбна ніч” (1935), де актриса грала в парі з Гарі Купером.

Анна Стен була відома як одна з найстильніших актрис свого часу.

Як відомо, Фестиваль Le Giornate del Cinema Muto di Pordenone вважається найбільшим у світі фестивалем німого кіно. Вперше він був проведений в 1982 році з метою підняти моральний дух жертв руйнівного землетрусу в регіоні Фріулі. Невдовзі він став найбільшим світовим форумом кіноархівістів і кінодослідників.